Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 21 / 4. MAI 2022

MotoGP: Bagnaia gewinnt in Jerez

Ducati endlich in der Erfolgsspur

Moto2 in Jerez

Schrötter zeigt tolle Aufholjagd

Moto3 in Jerez

GasGas-Duo feiert Doppelsieg

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
IT € 3,80 · B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 21



DTM-Saisonstart in Portimão

Auer & Müller jubeln beim Saisonauftakt



F1-Interview: Frédéric Vasseur

Die Gründe für den Alfa-Aufschwung



Formel-E-Rennen in Monaco

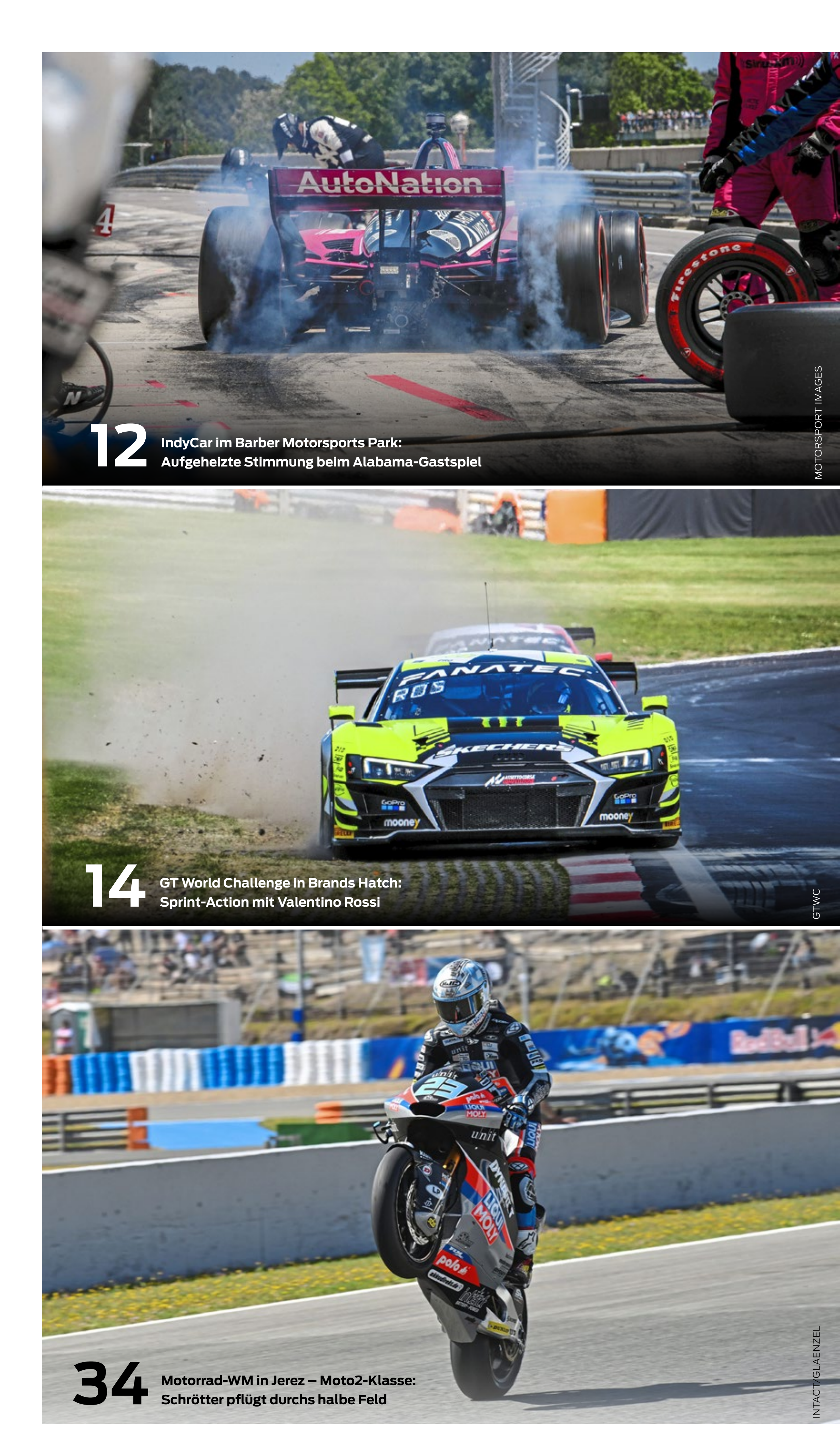
Vandoorne-Triumph nach Porsche-Drama

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



MOTORSPORT IMAGES

GTWC

INTACT/GLAENZEL

Editorial

Nach dem Saisonstart der GT3-Serien ist es Zeit für eine erste Zwischenbilanz. Im Fokus steht auch das deutsch-deutsche Duell DTM gegen GT Masters.

Wie viele GT3-Rennserien braucht die Welt? Offenbar ist die Grenze der Himmel. In Deutschland buhlen seit letztem Jahr gleich zwei Serien mit GT3-Fahrzeugen um Aufmerksamkeit und Fanzuspruch: die DTM und das etablierte ADAC GT Masters. In Europa kommt noch die GT World Challenge (GTWC) von GT-Promoter Stéphane Ratel dazu, der gleich zwei Serien im Angebot hat: den Sprint Cup und den Endurance Cup. Kannibalisieren sich die vielen GT3-Serien gegenseitig? Welche Serie gehört zu den Gewinnern – und welche zu den Verlierern?

Bei der Bewertung sollte man sich nicht nur aufs Gefühl verlassen, sondern auch die Zahlen im Auge behalten. Die Größe des Starterfeldes liefert erste Anhaltspunkte für ein Ranking. Die DTM hat mit 29 Autos beim Saisonstart in Portimão die Latte hoch gelegt, im zweiten Jahr nach Adaption der GT3-Regeln den etablierten deutschen Widersacher, das ADAC GT Masters, in die Schranken verwiesen und die Marktführerschaft übernommen. Standen beim Saisonstart des GT Masters 2021 noch 27 Autos am Start, waren es heuer nur noch 22 Fahrzeuge. Offenbar handelt es sich hier um deutsch-deutsche Kannibalisierungseffekte, denn die GTWC verbuchte im Endurance Cup mit 52 Autos in Imola ebenfalls einen bockstarken Nenneingang. Erstaunlicherweise fanden sich auch beim Saisonstart zum Sprint Cup am vergangenen Wochenende in Brands Hatch 25 GT3-Autos ein – obwohl der Sprint Cup aufgrund seines Formates durchaus in direkter Konkurrenz zum GT Masters und zur DTM steht.

Den Fanzuspruch in robuste Zahlen zu fassen, ist nicht einfach, auch weil die DTM (wieder mal) den Fehler beging, fernab im Exil loszulegen. Also fuhr man in Portimão vor leeren Rängen, während die Macher beim GT Masters in Oschersleben mit 28 000 Fans einen Zuschauerrekord vermelden durften.Die GTWC backt da im Vergleich traditionell kleinere Brötchen, auch wenn der Zuspruch in Imola und Brands Hatch okay war. Noch schwieriger ist die Bewertung von TV-Zahlen – nicht mal Kunden und Sponsoren trauen den Angaben der Veranstalter über den Weg. GT Masters (RTL Nitro) und DTM (Pro7) haben feste Free-TV-Partner in Deutschland, die GTWC ist beim Bezahlsender Sky zu empfangen. Nach Auswertung mehrerer Hersteller liegt die DTM beim sogenannten Media-Äquivalenzwert aber klar vor der Konkurrenz – dem etablierten Markennamen sei Dank.

Bei der Bewertung der Qualität des Starterfeldes muss man sich auch aufs Gefühl verlassen: Die DTM hat fahrerisch wohl das stärkste Aufgebot, erstens weil die Werke weiter mitmischen, zweitens weil das Format – ein Auto, ein Fahrer – eine attraktive Bühne für starke Piloten bietet. Was uns aber wirklich interessiert: Wie sehen Sie, liebe Leser, das Duell der GT3-Serien? Wer hat die Nase vorn? Schreiben Sie uns Ihre Sicht der Dinge!



Marcus Schurig
Redakteur



41 **Speedway-WM in Kroatien: Polnischer Jubel beim GP-Auftakt**

VELDHUIZEN



MSa-Paddock



IM 1000-PS-TAXI VON FERRARI

Michael Bräutigam (l.) saß beim DTM-Auftakt in Portugal auf dem heißen Sitz neben Red-Bull-Pilot Felipe Fraga. Der Brasilianer chauffierte den Redakteur im Rahmen einer Taxifahrt mit einem 1000 PS starken Ferrari SF90 Stradale über die Berg-und-Talbahn.



DIE SONNE DES SÜDENS

Maskenpflicht nur noch in geschlossenen Räumen und herrlichstes Sonnenwetter – MSa-Reporter Imre Paulovits fand bei der MotoGP in Jerez beste Bedingungen vor, um sich in die Geheimnisse der schnellsten Bikes der Welt vorzuarbeiten.



Schöne neue Welt

In keinem Land boomt die Formel 1 aktuell so stark wie in den USA. Die Grand-Prix-Premiere in Miami soll die Begeisterung noch weiter anheizen. Wir verraten Ihnen, was den F1-Zirkus in Florida erwartet.

Von: **Tobias Grüner**

Es war der 7. September 2016, als Liberty Media seine ersten Anteile an der Formel 1 erwarb und damit eine neue Zeitrechnung in der Königsklasse einläutete. Insgesamt vier Milliarden US-Dollar hat sich das Unternehmen aus Colorado den Spaß kosten lassen, um den alten Chef Bernie Ecclestone vom Thron zu stoßen und die Richtung anschließend selbst zu bestimmen. Mittlerweile lässt sich sagen, dass es ein gutes Investment war. Nur Corona sorgte zwischenzeitlich für eine kleinere Delle im Wachstumskurs. Der schnellste Kreisverkehr der Welt hat längst die Zahlen vor der Pandemie übertrumpft. Auf die Frage, ob die Ausweitung des Kalenders auf die Rekordzahl von 23 Rennen bei den Fans nicht zu einer Übersättigung führen könnte, antwortet F1-Boss Stefano Domenicali selbstbewusst: „Davon ist momentan nichts zu spüren. Wir sind dieses Jahr praktisch überall ausverkauft.“

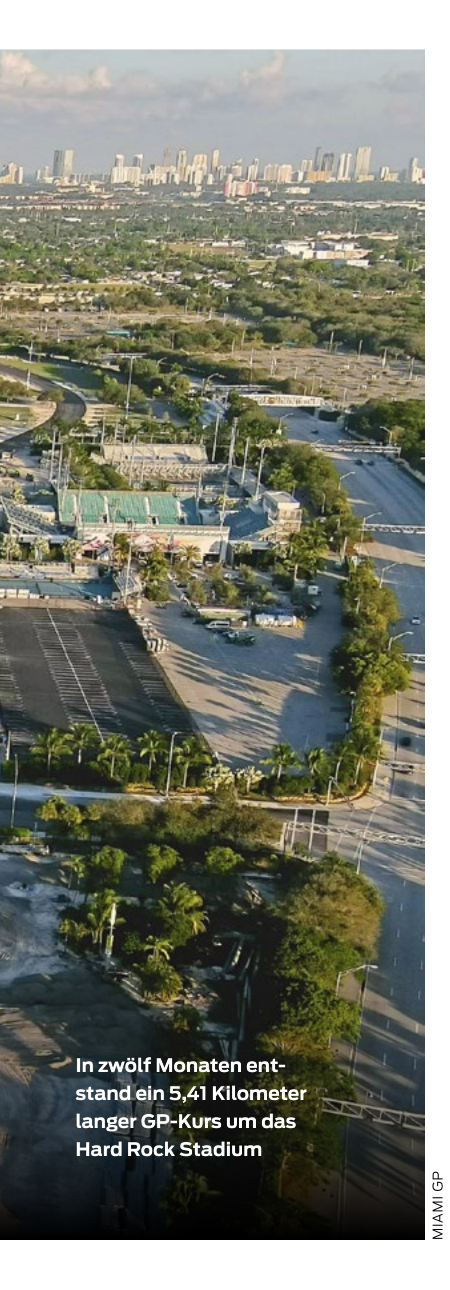
Besonders schnell waren die Tickets in Miami vergriffen. Wer überhaupt an Karten kommen wollte, musste sich auf der Webseite des Grand Prix registrieren, um am sogenannten „Pre-Sale“ teilzunehmen. Innerhalb weniger Stunden war alles ausverkauft. Auch die hohen Preise von teilweise mehr als 1000 US-Dollar für eine Wochenendkarte konnten die US-Fans nicht abschrecken. Jeder will bei der F1-Premiere im Sonnenstaat dabei sein. Der Hype kennt keine Grenzen. Mitarbeiter des Veranstalters berichteten erstaunt, dass sie solch einen Andrang noch nicht einmal beim Super Bowl, dem großen Finalspiel der Football-Liga NFL, gesehen haben.

Schnelle Stadionrunde

Die Verbindung zum Football ist in Miami besonders groß. Gefahren wird auf einer 5,41 Kilometer langen Piste, die sich in 19 Kurven um das „Hard Rock Stadium“ schlängelt. Hier laufen normalerweise die Miami Dolphins zu ihren Heimspielen auf. Und hier wurde der Super Bowl bereits sechs Mal ausgetragen. Vom Oberdeck der Arena lässt sich die komplette Strecke überblicken.

Um die Formel 1 nach Südflorida zu locken, zimmerten die Bauarbeiter nicht einfach nur ein Asphaltband auf den Parkplatz. Das Gelände rund um das Stadion wurde komplett umgestaltet. So hat das neu entstandene „Miami International Autodrome“ gleich mehrere Attraktionen zu bieten. Dazu gehört zum Beispiel eine Seilbahn mit geschlossenen Gondeln, in denen die Fans über der Strecke schweben und die Autos von oben sehen können. Um dem Kurs etwas Atmosphäre zu verleihen, wurde ein künstlicher Yachthafen angelegt – ohne Wasser, aber dafür mit echten Luxusyachten. Dazu gibt es auch noch einen Badebereich mit Strand und Pool. Natürlich haben sich auch schon einige Super-VIPs angemeldet, wie zum Beispiel die Sport-Stars Michael Jordan, Tom Brady, Dan Marino, LeBron James, David Beckham sowie die Williams-Schwestern.

! In der Saison 1959 war die Formel 1 schon ein einziges Mal in Florida unterwegs. Damals noch in Sebring. In Miami bleibt die Königsklasse gleich für zehn Jahre.



In zwölf Monaten entstand ein 5,41 Kilometer langer GP-Kurs um das Hard Rock Stadium

MIAMI GP

> „Wir kommen mit den drei mittleren Reifensorten nach Miami. Das ist etwas konservativ. Bei einer neuen Strecke weiß man aber nie, was einen erwartet.“
>
> Mario Isola, Pirelli-Sportchef

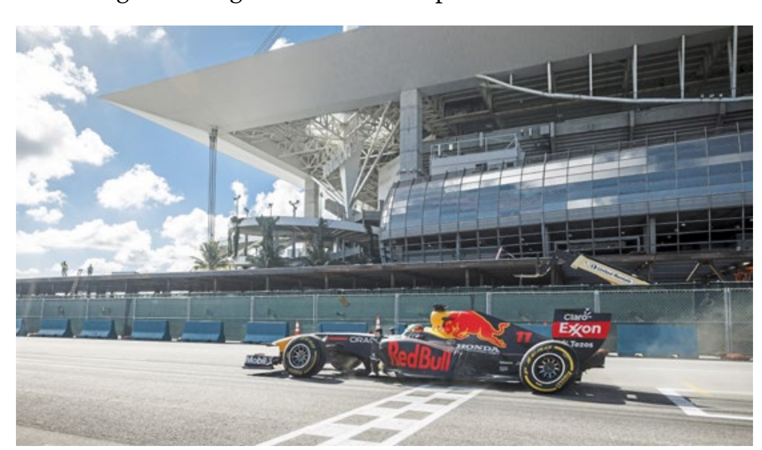
Am Glamour-Faktor wird es also nicht scheitern. Die Frage lautet eher, ob auch die Show auf der Piste mithalten kann. „Beim Design der Strecke stand gutes Racing an oberster Stelle“, betont Charles Metcalfe, der bei der britischen Firma Apex Circuit Design von Anfang an in die Planungen des neuen Grand-Prix-Kurses involviert war. Insgesamt entwarfen die Experten 75 verschiedene Layouts, von denen dann 36 in Computer-Simulationen auf maximale Action getestet wurden. „Wir wollten die Fahrer und die Teams vor eine Herausforderung stellen. So gibt es viele unterschiedliche Kurventypen, die nicht zu jeder Abstimmung passen dürften“, verspricht Metcalfe.

Im Gegensatz zu den meisten Traditionsstrecken wird in Miami gegen den Uhrzeigersinn gefahren. Im ersten Sektor sind einige schnelle S-Kurven eingebaut. Hier brauchen die Piloten ein gut ausbalanciertes Auto. Richtig interessant wird es aber erst im Mittelsektor zwischen der lang gezogenen Linkskehre (T6–T8) und der ersten guten Überholstelle in Turn 11. Hier sind zwar noch zwei weitere Kurven in den Plan eingezeichnet, der Gasfuß muss aber nicht gelupft werden. „Es ist gut vorstellbar, dass sich die Autos hier enge Duelle liefern werden“, hofft Metcalfe. Danach folgt der langsamste Teil mit vielen engen Ecken, die unter einer Autobahnrampe hindurchführen. Hier ist eine gute Traktion gefragt. Nach Auskunft der Designer sollen unterschiedliche Kurvenprofile und wechselnde Gripverhältnisse Fehler provozieren. Wer in dieser Passage aus dem Tritt kommt, verliert auf der folgenden 1,2 Kilometer langen Geraden viel Zeit. Den Simulationen nach erreichen die Autos auf der langen Vollgaspassage Topspeeds von mehr als 320 km/h. Insgesamt soll es drei DRS-Zonen geben. Die Durchschnittsgeschwindigkeit wurde mit mehr als 200 km/h errechnet. Angepeilt wurde eine Rundenzeit von 1.35 Minuten.

Last-Minute-Freigabe

Nicht verschweigen wollen wir an dieser Stelle, dass der Miami-Grand-Prix nicht nur Befürworter hatte. Eine Bürgerinitiative wehrte sich lange erfolgreich gegen den Besuch der Königsklasse. Erst im April 2021 erteilte der Gemeinderat von Miami Gardens im zweiten Anlauf endlich alle Genehmigungen für die Durchführung der Rennveranstaltung. Vorausgegangen war die Zusage der Veranstalter, die lokale Wirtschaft mit einer Finanzspritze in Millionenhöhe zu unterstützen. Plötzlich waren die zuvor geäußerten Bedenken bei den Punkten Lärmbelästigung und Verkehrsbehinderung kein Thema mehr.

Nur wenige Tage nachdem die Behörden grünes Licht gaben, unterschrieben die Promoter einen Zehnjahresvertrag mit der Formel 1. Die Planungssicherheit ist wichtig. Auf der ganzen Welt bewerben sich aktuell Städte und Rennstrecken um einen Platz im Kalender. Dabei kämpft Miami auch gegen Konkurrenz aus dem eigenen Land. Der Grand Prix in Austin Ende Oktober meldet ebenfalls schon ein ausverkauftes Haus. Wie im Vorjahr werden 360 000 Fans in Texas erwartet. Und für 2023 nahmen die F1-Bosse auch noch Las Vegas in das Programm auf. Gegen die F1-Megaparty unter den Neonlichtern im Zocker-Paradies könnte Miami ganz schnell alt aussehen. Und Bedenken wegen Lärmbelästigung gibt es in der Wüstenmetropole auch nicht. ■



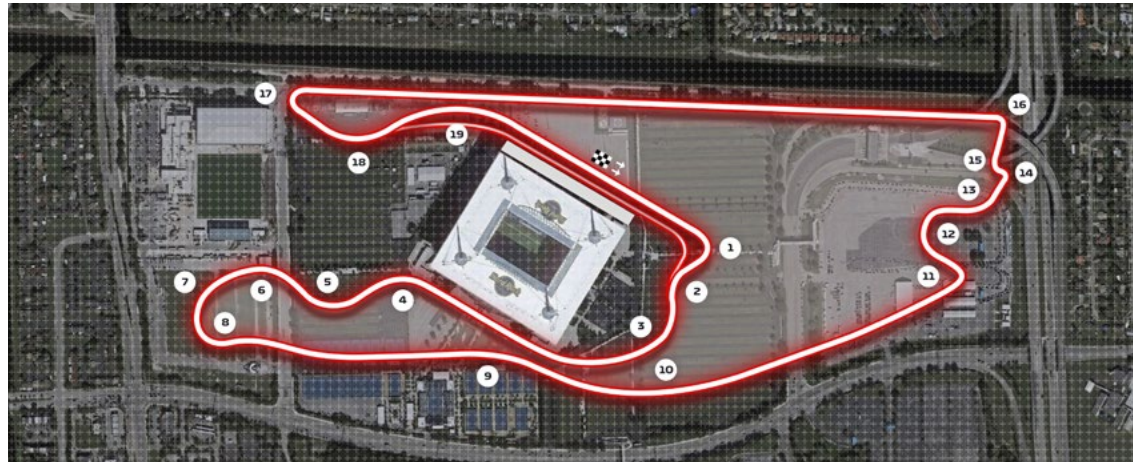
RED BULL

Red Bull schickte schon mal einen alten RB7 von 2011 zur ersten Proberunde



MIAMI GP

Die Fans können in Gondeln zwischen Stadion und Rennpiste schweben



MIAMI GP

Zwei lange Vollgaspassagen sollen für Überhol-Action sorgen. Dazwischen liegen Kurven mit unterschiedlichen Radien



WILHELM

Alfa Sauber steht mit 25 Punkten nach vier Rennen als Fünfter da. Teamchef Frédéric Vasseur erklärt, wie die Steigerung möglich war, warum er bei Regelfragen hart bleibt und wie er Valtteri Bottas zu neuem Leben erweckt hat.

Von: **Michael Schmidt**

Wie sind Sie mit der Saison bislang zufrieden?
Bis jetzt sind wir erst vier Rennen gefahren. Wir hatten zu Beginn der Testfahrten einige Probleme, dafür aber bis zum Saisonstart eine gute Lösung gefunden. Seitdem haben wir den Speed für die Top 10. Das war auch das Ziel. Wir haben vier solide Rennen abgeliefert. Für mich ist der wichtigste Punkt, dass wir alle Probleme schnell lösen konnten. Auf Valtteri können wir uns verlassen. Er ist in der Lage, immer aus eigener Kraft in die Punkte zu fahren. Das Ziel für Zhou war das Q2. Das hat er auch immer geschafft. Er hat schon ein Mal Punkte geholt und war in den anderen Rennen nie weit weg davon. Ich bin sehr zufrieden mit ihrer Leistung und ihrem Einsatz. Beide kommen ein Mal pro Woche in die Fabrik.

War Imola die Bestätigung der ersten drei Rennen?
Wir haben Upgrades gebracht, die sofort funktioniert haben. Wir mussten am Wochenende zwei Autos komplett neu aufbauen. Im Rennen war Valtteri in der Lage, um den vierten Platz zu kämpfen. Der Lohn waren zwölf Punkte. Zhou hatte nach seinem unverschuldeten Crash im Sprint mit dem Start aus der Boxengasse eine schwierige Ausgangsposition. Er hat die Aufgabe mit einer Zielankunft auf Platz 15 und einigen Überholmanövern gut gelöst.

Was läuft besser als im letzten Jahr?
Wir haben die Entwicklung des 2021er Autos sehr früh gestoppt, um uns optimal auf die Entwicklung des neuen Autos nach neuen Regeln vorzubereiten. Ferrari hat mit dem Motor einen guten Schritt vorwärts gemacht. Die Fahrer erledigen ihre Aufgabe gut. Das alles führt zu einer positiven Stimmung, zu einer Spirale, in der ein Gutes zum anderen kommt. In so einem Klima investiert die Mannschaft auch viel mehr Auf-

Vasseur und sein neuer Teamkapitän: Bottas ist ein sicherer Punktelieferant für Alfa Sauber

WILHELM

„Regeln sind Regeln“

merksamkeit ins Detail. Ich muss aber vor voreiligen Schlüssen warnen. Zwischen Platz 5 und 16 geht es extrem eng zu. Da kann das Pendel schnell auch mal auf die andere Seite ausfallen.

Wann haben Sie 2021 auf das 2022er Auto umgeschwenkt?
Wir hatten das 2022er Auto schon im Januar im Windkanal. Danach sind wir noch für einige Versuche mit dem Vorgänger in den Kanal gegangen. Das hat uns aber nur zwei Wochen gekostet.

Ist der Kostendeckel auch ein Faktor, warum einige kleine Teams den Sprung nach vorne geschafft haben?
Wahrscheinlich ja. Das 2021er Auto entstand ja auf der Basis von 2020 und war in der Entwicklung praktisch eingefroren. Die Autos von 2020 wurden noch ohne Budgetdeckel entwickelt. Deshalb hat sich das letzte Jahr auch noch nicht niedergeschlagen. In diesem Jahr hatte es einen Einfluss. Alle Autos mussten innerhalb der Kostenobergrenze entwickelt werden. Das ist für mich ein Gamechanger. Wir liegen noch unter der Grenze, haben Luft nach oben. Es war sicher sehr schwer, sich von Budgets von 300 Millionen Dollar auf die Hälfte runterzuhungern. Die Topteams hatten da eine mega Aufgabe vor sich. Auch wenn sie von den Technologien und Werkzeugen her immer noch einen Vorteil haben.

Wie wichtig ist es, dass die Formel 1 streng an dem Budgetdeckel festhält? Viele Teams versuchen ja, über die hohe Inflationsrate Extra-Zugeständnisse im Kostendeckel zu erstreiten.
Es gibt Teams, die hätten gerne für alles Zugeständnisse. Selbst für die Fahrt der Mechaniker vom Hotel an die Strecke. Es stimmt, dass die Inflationsrate vor allem wegen der höheren Frachtkosten gestiegen ist. Aber genau dafür ist im Finanz-Reglement ein Prozess vorgesehen. Wir müssen uns nur an die Regeln halten und dürfen jetzt nicht die Nerven verlieren. Es darf keine Rolle spielen, ob ein bestimmtes Team Boden gutmachen muss und dafür mehr Geld braucht oder nicht.

Auch beim Mindestgewicht wird um jedes Gramm gefeilscht, jetzt von 798 auf 799 Kilogramm. Was sagen Sie dazu?
Das Gleiche wie beim Kostendeckel. Wir hatten ein Jahr Zeit, über das Thema Mindestgewicht zu reden. Dann wurde es bestimmt. Wie bei allen Punkten des Autos musst du dich im Entwicklungsprozess festlegen. Bei den Aufhängungen, dem Radstand, der Verwindungssteifigkeit und dem Gewicht. Wir haben unsere Wahl getroffen. Ein leichtes Auto war uns wichtig. Das haben wir uns nicht einfach gemacht. Bei der Frage leichter oder schwerer haben wir hier und da auch Kompromisse in anderen Disziplinen in Kauf genommen. Das heißt, dass die Teams, deren Autos jetzt zu schwer sind, in dieser Frage eine andere Wahl getroffen haben. Du kannst ihnen jetzt nicht das Geschenk machen und plötzlich das Mindestgewicht hochsetzen. Das ist absolut unfair. Ich denke aber, dass die FIA das verstanden hat. Es geht nicht, jetzt plötzlich das Reglement umzuschreiben.

> „Valtteri ist unser Leader. Bei Mercedes stand er immer im Schatten von Lewis. Da musste er um seinen Platz kämpfen. Bei uns hat er Sicherheit.“
>
> Frédéric Vasseur

Sie haben ja schon Zugeständnisse gemacht, oder?
Vor zwei Monaten wurde das Gewicht um drei Kilogramm angehoben, weil die Radabdeckungen von Red Bull schwerer waren als erwartet, weil die Reifen 100 Gramm schwerer waren, als uns gesagt wurde. Und wir haben ein Stabilisierungskabel für den Unterboden akzeptiert. Das alles zusammen hat ungefähr ein Kilogramm gekostet. Wir haben um des Friedens willen den drei Kilogramm zugestimmt. Aber jetzt muss aus Gründen der Fairness Schluss damit sein.

Sie sind mit dem Getriebegehäuse und der Hinterradaufhängung wieder eigene Wege gegangen. Wie schwierig war das? Bei Sauber wurde seit der BMW-Zeit kein Getriebegehäuse mehr gebaut.
Es war eine Herausforderung, weil wir jetzt viele Komponenten wieder selbst produzieren. Nicht nur Getriebegehäuse und die Hinterachse. Und es war eine strategische Wahl. Hauptsächlich aus Kostengründen. Wenn der Gegenwert für die Entwicklung von Fremdteilen von der Kostengrenze abgezogen wird, wäre uns der Einkauf teurer gekommen, als es selbst zu bauen. Diese Ersparnisse bringen uns Luft im Budgetdeckel. Noch liegen wir darunter, aber die Kostenobergrenze sinkt, und wir wollen sie über mehr Einnahmen 2023 oder 2024 erreichen. Es selbst zu machen, bringt uns auch mehr Freiheiten beim Design der Aerodynamik und bei der Entscheidung, welche Komponenten wir für 2023 übernehmen wollen. Das wird eine entscheidende Frage für die Teams. Wir müssen uns aussuchen, welche der großen Komponenten wie Chassis, Getriebe, Fahrwerk und Kühlkonzept wir ins nächste Jahr mitnehmen wollen. Kaufen wir Teile ein, sind wir abhängig von dem, was der Verkäufer macht. Die Topteams haben kürzere Vorlaufzeiten für die Produktion von Teilen. Deshalb lassen sie sich mit dem Design mehr Zeit. Als Kunde ist das ärgerlich, weil du dich erst für dein Konzept des Unterbodens entscheiden kannst, wenn du weißt, wie dein Getriebe oder die Aufhängungen aussehen.

Der Gewichtsvorteil wird Schritt für Schritt verschwinden. Ist es umso wichtiger, jetzt zuzuschlagen?
Sicher, aber vergessen Sie nicht, dass das mit dem Abspecken nicht so einfach ist. Wer sein Auto schneller machen will, packt erst einmal wieder Gewicht drauf. Wir können unser Auto entwickeln, ohne dass wir bei jedem Upgrade ans Gewicht denken müssen.

Valtteri Bottas ist fünf Jahre für das beste Team gefahren. Wie schwierig war es, ihm zu erklären, dass er seine Ziele runterschrauben muss?
Valtteri ist ein schlauer Junge. Als wir im Juni oder Juli angefangen haben, uns über eine gemeinsame Zukunft zu unterhalten, habe ich ihm gesagt: Wir werden nicht in der Lage sein, dir 2022 ein Auto hinzustellen, mit dem du Weltmeister werden kannst. Wir tun unser Bestes, stecken viele Ressourcen in das Auto, aber du musst deine Ziele korrigieren. Unser Team freut sich über einen sechsten Platz in der Startaufstellung mehr als Toto Wolff über eine Pole-Position. Deine Motivation muss am Anfang sein, mehr zu erreichen, als man uns zutraut. Valtteri hat das verstanden. Der andere Punkt ist, dass wir ihm eine neue Rolle zugedacht haben. Er ist unser Leader. Bei Mercedes stand Valtteri immer im Schatten von Lewis. Dort musste er jedes Jahr um seine Vertragsverlängerung kämpfen. Bei uns hat er Sicherheit. Damit geht er ganz anders an die Aufgabe heran. Wir müssen uns als Team entwickeln. Und das geht nur zusammen mit einem Fahrer. Der Fahrer für uns ist Valtteri. Alle erfolgreichen Formel-1-Projekte waren eine Zusammenarbeit zwischen Team und Fahrer. Vettel mit Red Bull, Hamilton mit Mercedes, Renault mit Alonso, Ferrari mit Schumacher.

Zhou macht als Rookie erstaunlich wenig Fehler. Wie erklären Sie das?
Wenn er einen gemacht hat, war es nicht seine Schuld. Ich glaube, es ist eine Frage der Kultur. Er identifiziert sich stark mit dem Team. Als Bottas wegen unserer Probleme in Barcelona kaum zum Fahren kam, haben wir ihm den Filmtag gegeben. Als Rookie wärst du gerne selbst gefahren. Zhou hat das voll verstanden. Er ist von sich aus zu uns gekommen. Das ist sehr selten. Er wusste genau, dass er davon profitiert, wenn Valtteri das Team weiterbringt. Die beiden arbeiten wunderbar zusammen. Valtteri ist da sehr offen, hat Guanyu in Imola noch viele Tipps für den Regen gegeben, um ihm zu helfen. Zhou wirkt viel relaxter als in den Kategorien, in denen er früher gefahren ist. ■

Kommt die Wachablösung schneller als erwartet?



Lewis Hamilton hatte schon vergessen, wie es sich anfühlt, überrundet zu werden. Dass, was Max Verstappen in Imola lässig mit ihm machte, war ihm 2017 zum letzten Mal passiert. Und jetzt ausgerechnet durch den großen Rivalen. Oder sollte man besser schon sagen: Ex-Rivalen?

Von: **Elmar Brümmer**

Ausgerechnet vor der glitzernden Premiere in Miami sind die Silberpfeile matt. Lewis Hamilton kann das meistens nur donnerstags ein wenig kompensieren, wenn er in einem bunten Outfit ins Fahrerlager einzieht. Danach taucht er meistens in die Anonymität des Mittelfelds ab. Wobei: Natürlich fällt es auf, wenn er ein ganzes Rennen hinter Pierre Gasly verbringen muss und der Franzose hinterher noch erzählt, wie einfach es war, Hamilton hinter sich zu halten. Die neue Ungemütlichkeit bei Mercedes.

Nur Russell kann glänzen

Natürlich weiß jeder, dass es am hüpfenden Auto liegt, aber ein Trost ist das in der nackten Statistik-Welt der Formel 1 nicht. Die Fangemeinde guckt gerade live zu, was ziemlich sicher eine Netflix-Episode werden dürfte. Drive to survive, so ist gerade jedes Rennen der Nummer 44. Dann wäre da noch der Kollege. George Russell bekommt sogar Rückenschmerzen vom Auf und Ab seines Rennwagens, aber er kommt dennoch auf eine gleichmäßigere Bilanz, hält sich auf den Rängen 3, 4 oder 5 auf. Wohlwissend, dass diese häufig den Fehlern der Konkurrenz geschuldet sind. Aber immerhin. Seine Karriere bei Mercedes durchstarten zu lassen, hatte sich Russell zwar ganz anders vorgestellt. Aber jetzt kommen ihm der beim Hinterbänkler Williams gelernte Kampfgeist und sein analytischer Verstand entgegen.

Was aber macht ein 13. Platz mit Lewis Hamilton? Alle, die ihn nur als strahlenden Sieger kennen, die seine schrillen Auftritte mit einem Kopfschütteln bedenken, werden sich wundern: Aber der Mann kann wirklich Demut. Hat nicht vergessen, woher er kam, und das schützt ihn jetzt. Da mag zwar die Erinnerung an das McLaren-Desaster von 2009 zurückkehren, ein Rennjahr, in dem er auch wegen der Beziehung mit Nicole Scherzinger völlig von der Rolle war. Aber er wird sich auch daran erinnern, dass er trotzdem zwei Siege in dieser Saison einfahren konnte – wie bisher in allen seinen Grand-Prix-Jahren.

Tatsächlich wird das – technischer Stand jetzt – seine große Herausforderung in der Saison 2022 sein, diese einmalige Serie auch im 16. Jahr nicht reißen zu lassen. An den achten WM-Titel ist erst kommende Saison zu denken. Die Entschuldigungen von Teamchef Toto Wolff („Sorry, Lewis. Dieses Auto ist eines Weltmeisters nicht würdig“) wirken nicht als Entschuldung, sondern eher als Antrieb, die berühmte Hammer-Time zu wecken – nur eben ganz anders.

> Hamilton behandelt Russell wie einen Kumpel, was es in seiner Historie bisher nur selten gab.

Kippt die Stimmung?

Wir erleben einen nachdenklicheren Lewis Hamilton, und das steht ihm eigentlich ganz gut. Mit Blick auf Russell hat er zuletzt gesagt: „George macht wichtige Punkte fürs Team. Ich habe das nicht geschafft und entschuldige mich dafür.“ Die Krise schweißt den 37-Jährigen und den 24-Jährigen zusammen. Hamilton behandelt ihn wie einen Kumpel, was es so auch noch selten gab in seiner Historie, schleppt ihn mit zum Surfen und will ihn zum Fallschirmspringen überreden. Vielleicht die aktive Verdrängung des Gedankens, dass da schon die Wachablösung droht – so, wie es die Mercedes-Personalabteilung auch gedacht hatte, nur eben noch nicht jetzt und unter diesen Umständen. Die große Sorge ist, dass die Stimmung kippt, wenn die Ingenieure nicht schnell eine Lösung finden.

Das Schlimmste wäre, wenn die Fahrer aus dem Frust heraus aufeinander losgehen würden. George Russell ist nicht der nette Herr Bottas, so viel ist klar. Er kann auf Instinkte und Taktik gleichermaßen vertrauen und hat den richtigen Biss. Aber erst, wenn das Auto besser werden sollte, wird auch zu sehen sein, wie es um die Harmonie oder die Konfliktfähigkeit der beiden Mercedes-Piloten tatsächlich bestellt ist. Da muss Nico Rosberg von außen gar nicht erst zündeln. Russell ist gewarnt: „Ich erwarte, dass Lewis stark zurückkommt. Die Art, wie er das Team motiviert und nach vorne treibt, finde ich inspirierend. Ich weiß, zu was er fähig ist.“

Vor dieser Saison, die das große Jahr der Revanche für Abu Dhabi werden sollte, lautete einer der Gründe, 2022 unbedingt Formel 1 gucken zu müssen: Lewis Hamilton sehen, so lange er noch fährt. Das gilt heute umso mehr. Gerade weil auch er ausnahmsweise hinterherfährt. ■

RETURN TO SENDER

Thema: „Hamilton vor dem Abstieg?“
Läuft George Russell seinem Teamkollegen Hamilton den Rang ab? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: msa-lesertribuene@motorpresse.de



MOTORSPORT IMAGES

Hamilton vs. Verstappen: Das WM-Duell des Vorjahres wurde in Imola zu einem einfachen Überrundungsmanöver

Formel 1

Ziele für das Auto 2026

Die Formel 1 arbeitet an ihrer Zukunft. Dazu gehört ein nachhaltigerer Motor und ein effizienteres Aerodynamik-Paket. Der Weltverband FIA gibt die Richtung vor.

Von: **Andreas Haupt**

Beim Treffen der Formel-1-Kommission am 26. April in London standen die neue Motoren-Formel ab 2026 und die dazugehörigen Rennwagen auf der Agenda. Beim Motor wird es nicht wirklich konkreter. Bekannt war seit Dezember, dass die Basis ein 1,6 Liter großer V6-Turbomotor bleibt. Der Sechszylinder soll mit zu 100 Prozent nachhaltigem Kraftstoff betrieben werden, der Anteil der Elektro-Power auf 50 Prozent hochgeschraubt werden. Die MGU-H fällt weg. Über die Höhe des Budgetdeckels auf der Motorenseite, Prüfstandsstunden, Batteriegröße und Ladekapazität müssen die Parteien weiter sprechen.

Die FIA setzt zum Ziel, dass die Autos ab 2026 noch effizienter werden. Dazu soll der Luftwiderstand bedeutend verringert werden. Das würde den Verbrauch senken. Dem Trend, dass die Autos immer schwerer werden, will man entgegenwirken. Kompaktere Abmessungen gehören zu den Vorgaben. Mehr Standardteile sollen die Kosten senken. Aktive und vernetzte Systeme könnten dazu beitragen, Fahrer vor Unfällen auf der Strecke zu warnen. ■



SEAN BULL DESIGN

Die Erkenntnisse in Bezug auf engeres Racing fließen in das 2026er-Auto

Formel E

Gen3-Auto vorgestellt

Die Formel E hat in Monaco ihre dritte Fahrzeug-Generation vorgestellt. Der neue Elektro-Rennwagen soll schneller, leichter, effizienter und nachhaltiger sein.

Von: **Philipp Körner**

Die Leistungsdaten der neuen Formel E lesen sich durchaus eindrucksvoll: Die Leistung steigt mit den Gen3-Autos von derzeit maximal 250 Kilowatt (340 PS) auf 350 kW (476 PS). Die neuen Autos, die ab der kommenden Saison eingesetzt werden, sollen bis zu 322 km/h schnell sein. Die aktuellen Elektro-Rennwagen schaffen 280 km/h.

Möglich macht den Leistungssprung die Nutzung von Motoren in der Front und im Heck. Der neue vordere Motor rekuperiert zusätzliche 250 kW. Zusammen mit den 350 kW der hinteren Antriebseinheit kommt die Gen3 so auf 600 kW in Summe. Zum Vergleich: Derzeit sind es maximal 250 kW. Das Gewicht fällt von 900 auf 840 Kilogramm, da der neue Rennwagen auf die hintere Hydraulikbremse verzichten kann und die Einheitsbatterie abspeckt. Mit Spannung wird außerdem ein neues Schnellladesystem erwartet, das laut der Formel E fast doppelt so stark wie herkömmliche, hoch entwickelte kommerzielle Lösungen sein soll.

Die Elektro-Serie verspricht komplett klimaneutral produzierte Renner und setzt bei zerstörten Karbon-Teilen auf einen aus der Luft- und Raumfahrt bekannten Recycling-Prozess. Die neuen Hankook-Reifen (statt Michelin) bestehen laut den Organisatoren zu 26 Prozent aus nachhaltigen Stoffen. Das Chassis stammt weiterhin von Spark, das mit Dallara kooperiert. Das neue Auto schrumpft in Länge, Breite, Höhe und Radstand. Den Elektromotor dürfen die Hersteller weiterhin selbst entwickeln. ■



MOTORSPORT IMAGES

Dritte Generation: Die Formel E spricht vom effizientesten Rennauto der Welt

NACHRICHTEN

WENIGER REIFEN
An einem Rennwochenende erhält jeder Fahrer 13 Reifensätze. Die Formel 1 will in dieser Beziehung aber nachhaltiger werden. Deshalb hat die F1-Kommission beschlossen, bei zwei Rennen im kommenden Jahr von 13 auf elf Reifensätze zu reduzieren. Dabei gilt es zu berücksichtigen, ob und inwiefern die Teams in den Trainings weniger fahren.

FIA BREMST BEI SPRINTS
Im Prinzip sind sich F1-Management, Teams und FIA einig, die Sprints 2023 von drei auf sechs zu erhöhen. Gleichzeitig bremst der Weltverband. Die FIA will erst noch untersuchen, wie sich die Verdopplung der Sprint-Events auf die Arbeitsbelastung des Personals an der Strecke auswirkt. Es könnte sein, dass die FIA durch das Manöver mehr Geld für sich herausschlagen möchte. Einig sind sich die Parteien bei den neuen Helmkameras. Sie sollen ab der kommenden Saison für alle Fahrer Pflicht sein.

UPGRADES FÜR MIAMI
In Miami sollten Autos mit einer besonders effizienten Aerodynamik im Vorteil sein. Der Mix aus langen Geraden und 19 Kurven erfordert Abtrieb und wenig Luftwiderstand. Das freut Red Bull. Ferrari kündigt an, ein paar neue Teile zu bringen. Die Rede ist von einem Heckflügel für mittleren bis wenig Abtrieb. Mercedes will sich steigern. „Hoffentlich haben wir in Miami schon ein paar Teile, die uns zeigen, ob wir uns in die richtige Richtung bewegen“, sagt Chefingenieur Andrew Shovlin.

CORONA-FÄLLE?
Laut „Sky Sport UK“ wurden Rennleiter Niels Wittich und Eduardo Freitas nach Imola positiv auf Corona getestet. Die FIA hielt sich bedeckt. Bis Redaktionsschluss war unklar, welche Auswirkungen eine Erkrankung auf das Miami-Rennen haben könnte.



MOTORSPORT IMAGES

Dank einer weitsichtigen Strategie setzte sich Vandoorne rechtzeitig an die Spitze

Fürstliche Entlohnung

Die Operation Titelverteidigung läuft: Stoffel Vandoorne und Mercedes zeigten in Monaco ein souveränes Rennen und reisen mit der Führung in beiden Wertungen nach Berlin. Für Porsche wurde der Saisonhöhepunkt an der Côte d'Azur zum Albtraum.

Von: **Philipp Körner**

Bisher verfolgte Stoffel Vandoorne immer etwas der Ruf, ein Pechvogel zu sein. Egal ob in den Nachwuchsserien, bei McLaren F1 oder zuletzt in der Formel E: Häufig stand dem hochtalentierten Belgier irgendetwas im Weg. Das wohl beste Beispiel ist der Wechsel zu McLaren in den unglückseligen Honda-Jahren. Doch der mittlerweile 30-Jährige ließ sich nie davon beirren und baute nach dem Ende seines F1-Traums eine bemerkenswerte Vita auf. Sowohl in der Sportwagen-WM als auch in der Elektro-Serie gilt Vandoorne als sichere Bank, nur große Siege und Titel fehlen als Beleg.

Obwohl auch in diesem Jahr nicht alles nach Plan läuft – Vandoorne schmiss unter anderem einen Sieg in Saudi-Arabien weg –, ist er zuletzt aus dem Schatten seines Teamkollegen Nyck de Vries getreten. Während der amtierende Weltmeister mehrmals im Formel-E-typischen Strategiechaos unterging, sammelte Vandoorne fleißig Punkte. Besonders das neue „Qualifying-Turnier" liegt dem Belgier angesichts der zwei „Siege". Dass es nach dem Vizetitel im Jahr 2020 jetzt für den ganz großen Wurf reichen soll, könnte Vandoorne am Samstag bewiesen haben.

Nachdem die Formel-E-Fahrer beim letztjährigen GP-Schleifen-Debüt noch eine verwinkelte Hafenschikane vorfanden, bekamen sie am Samstag die klassische Version vorgesetzt. Viele Piloten scherzten vorfreudig, dass sie nach dem Spektakel im letzten Jahr endlich auf die „Erwachsenen-Variante" durften. Diese präsentierte sich mit erneuertem Asphalt noch etwas schneller als im Vorjahr und bot so die perfekte Bühne für ein spannendes sechstes Quali-Turnier.

> „Mein Start in die Saison war nicht einfach, aber die Konstanz zahlt sich nun aus. Ich konnte das ganze Jahr vorne mitkämpfen."
>
> Stoffel Vandoorne

Hohe Pace bringt Sorgen

Nachdem Jaguar an den ersten Rennwochenenden noch mit dem Speed beim Zeitfahren gehadert hatte, war der zweifache Rom-Sieger Mitch Evans diesmal der Dominator des Qualifyings und setzte sich im Finale problemlos gegen den Porsche-Piloten Pascal Wehrlein durch. Der noch in der Meisterschaft führende Jean-Éric Vergne (DS-Techeetah) und Vandoorne bildeten Reihe 2.

Der einzige Lauf durch die weltbekannten Straßenschluchten begann recht konservativ. Bis auf einige Duelle im Mittelfeld lag der Fokus der meisten Piloten auf dem Energie-Management. Mitch Evans konnte so seine Führung lange ohne Gegenwehr konsolidieren – allerdings zulasten seiner verfügbaren Energiemenge. Jaguar-Teamboss James Barclay erklärte nach dem Rennen: „Im Anschluss an den exzellenten Start hat Mitch durch seine Führung den Hinterherfahrenden einen Vorteil gegeben." Diese können unter anderem dank des Windschattens einfacher Geschwindigkeit rausnehmen und so sparen. Kurz vor dem Ende des ersten Renndrittels attackierte Wehrlein dann erstmals Evans. Der Jaguar-Pilot konnte sich in der Anfahrt zur Hafenschikane jedoch erfolgreich wehren. Evans führte das Feld so als Leader in die wildere erste Phase von Attack-Mode-Aktivierungen (zwei-

mal vier Minuten in Monaco). Da die Spitze bis zu diesem Zeitpunkt eng zusammengeblieben war, gab es reichlich Duelle zu sehen. So konnten Wehrlein und Vergne innerhalb weniger Minuten Führungsarbeit leisten.

Doppelt Drama für Porsche

Am Ende der ersten Phase lag schließlich wieder Pascal Wehrlein auf dem ersten Rang und brachte sich so in eine ideale Ausgangslage für den zweiten Rennabschnitt. Doch kurz nach der Rennhalbzeit verlor der Porsche 99X Electric mit der Nummer 94 Vortrieb: Das Auto war mit noch etwa einer halben Minute für die Extra-kW plötzlich ausgegangen und ohne Lebenszeichen die weltbekannte Haarnadel-Kurve hinuntergerollt.

Wenige Minuten später erwischte das Pech dann Wehrleins Kollegen André Lotterer, der von Oliver Rowland (Mahindra) in die TecPro-Stapel von Sainte-Dévote gedrückt wurde. Der Deutsche verletzte sich dabei leicht eine Hand. Zum Start des letzten regulären Renndrittels wurde so eine Safety-Car-Phase nötig. Stoffel Vandoorne verlor fast seine gesamte zweite Attack-Mode-Zeit, konnte aber als Führender in den Schlussspurt samt „Overtime" gehen. Das restliche Rennen drehte sich schließlich um die Frage, was Evans mit seinen vier Minuten ausrichten konnte. Vergne hatte schon vor Vandoorne sein Kontingent verbraucht.

Nachdem Evans durch die äußere Aktivierungslinie zunächst zwei Plätze verloren hatte, konnte er sich schnell wieder auf den zweiten Platz zurückkämpfen. Vandoorne war zu diesem Zeitpunkt aber schon enteilt und stürmte mit perfekt getimter Rest-Energie seinem bisher größten Elektro-Erfolg entgegen. „Jetzt ist endlich meine Zeit gekommen", jubelte der Belgier im Anschluss in die Mikrofone. „Mein Start in die Saison war nicht einfach, aber die Konstanz zahlt sich nun aus. Ich konnte das ganze Jahr vorne mitkämpfen." Der Zweite Evans resümierte zufrieden: „Leider konnte ich meine Pole nicht in einen Sieg ummünzen, da wir etwas Probleme mit der Energie hatten. Aber das sind großartige Punkte!"

Vandoorne geht nun als Tabellenführer in das Heimspiel seines Arbeitgebers in Berlin. Am 14. und 15. Mai werden zum vorerst letzten Mal E-Silberpfeile in Berlin antreten. Der Belgier will auch dort zeigen, dass nun endlich seine Zeit gekommen ist. ■

FORMEL E IN MONACO

6. Rennen am 30.04.2022, 30 Runden à 3,337 km

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1.	Stoffel Vandoorne (B)	Mercedes	51.12,473 min
2.	Mitch Evans (NZ)	Jaguar	+ 1,285 s
3.	Jean-Éric Vergne (F)	DS-Techeetah	+ 3,293 s
4.	Robin Frijns (NL)	Envision-Audi	+ 3,467 s
5.	António Félix da Costa (P)	DS-Techeetah	+ 3,952 s
6.	Lucas di Grassi (BR)	Venturi-Mercedes	+ 8,133 s
7.	Nick Cassidy (NZ)	Envision-Audi	+ 15,273 s
8.	Sébastien Buemi (CH)	Nissan	+ 17,773 s
9.	Jake Dennis (GB)	Andretti-BMW	+ 17,820 s
10.	Nyck de Vries (NL)	Mercedes	+ 18,283 s

STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Vandoorne	81 Punkte
2.	Vergne	75
3.	Evans	72
4.	Frijns	71
5.	Mortara	49
6.	Lotterer	43
7.	Wehrlein	42
8.	De Vries	39
9.	Di Grassi	37
10.	Félix da Costa	30

STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Mercedes	120 Punkte
2.	DS-Techeetah	105
3.	Jaguar	94
4.	Envision-Audi	87



PORSCHE

Plötzlicher Absturz: Porsche-Pilot Wehrlein rollte in Führung liegend aus



MOTORSPORT IMAGES

Wohlwollende Blicke: Vergne, Vandoorne und Evans unter den adligen Augen



MOTORSPORT IMAGES

Verdrehte Welt: Jaguar-Pilot Mitch Evans dominierte diesmal in der Quali

Gelungener Tag der Arbeit: Patricio O'Ward bringt McLaren SP rechtzeitig in die Erfolgsspur zurück

INDYCAR

Mai-Demonstration

Patricio „Pato" O'Ward und McLaren SP melden sich rechtzeitig zur Hochphase der IndyCar-Saison zurück. Zum Auftakt des „Month of May" rang der Mexikaner einen über viele Runden dominanten Rinus VeeKay (Ed Carpenter Racing) nieder.

Von: **Philipp Körner**

Für Pato O'Ward konnte es nicht so weitergehen. Nach den vielen Diskussionen um eine mögliche Formel-1-Zukunft und seinen verhauenen Saisonstart zog der 22-Jährige vor einigen Wochen die Notbremse. Von Long Beach an wollte der Youngster nur noch an seine Leistung auf der Strecke denken und an den grandiosen Titelkampf der letzten Saison anschließen. Das Fernziel Formel 1 und Gerüchte um einen möglichen Wechsel innerhalb der IndyCar degradierte er öffentlichkeitswirksam zu unnötigem Hintergrundrauschen. O'Ward erklärte: „Wir hatten einen bitteren Start, und Dinge sind schiefgelaufen. Für Long Beach habe ich mir vorgenommen, dass wir uns in den Meisterschaftskampf zurückbeißen, denn da gehören wir auch hin!" Nach einem erlösenden fünften Platz auf dem ikonischen Stadtkurs bewies der erfrischend ehrliche McLaren-Fahrer nun in Alabama, dass er wieder ganz der Alte ist.

VeeKay stark, Pato stärker

In der Qualifikation war es allerdings noch Rinus VeeKay, der an seine Glanzleistungen des letzten Jahres erinnerte: Der Niederländer schockte die Konkurrenz mit einer deutlichen Bestzeit. Dahinter reihten sich O'Ward und Álex Palou (Chip Ganassi Racing) ein. Für den bis dahin Meisterschaftsführenden Josef Newgarden (Team Penske) sprang nur ein siebter Platz heraus.

Die Startphase auf der beliebten Berg- und Talbahn glich einem großen Abtasten – denn sowohl bei den Reifen als auch beim Sprit galt es zunächst hauszuhalten. Die IndyCar hatte dank einer cleveren Wahl der Renndistanz (90 Runden) Zwei- und Drei-Stopp-Strategien ähnlich attraktiv gemacht. Während die Fahrer mit nur zwei Boxengassen-Besuchen also Chaos streng mieden, brachten die Drei-Stopper nach dem ersten Wechsel auf die weichere Mischung dann Action ins Feld. Die beiden Andretti-Stars Romain Grosjean und Colton Herta sowie Josef Newgarden bildeten die Speerspitze der auf Vollgas ausgelegten Strategie. Die einzige Neutralisierung zu Beginn des zweiten Renndrittels raubte den Drei-Stoppern jedoch jede Chance auf ein Top-Ergebnis. Bester Vertreter war schlussendlich der siebtplatzierte Grosjean, der sich durch seine harte Fahrweise erneut keine Freunde im Fahrerlager gemacht hatte.

Die Entscheidung um den Sieg fiel dann im Zuge der zweiten Stopps, als O'Ward mit einer starken Inlap und einer besseren Anfangspace auf kalten Reifen an VeeKay vorbeirauschte. Der Holländer musste sich zudem hinter Palou einordnen, der mit einem zweiten Platz an die Spitze der Meisterschaft sprang. Apropos Sprung: Penske-Pilot Will Power kämpfte sich von P19 auf P4 vor.

Für O'Ward sollte sich der Arbeitskampf der letzten Wochen auch neben der Strecke gelohnt haben: In Kürze will er seine Vertragsverlängerung unterschreiben und beim Indy 500 feiern. ■

INDYCAR, ALABAMA

1.	Patricio O'Ward	1:48.39,4368 h
2.	Álex Palou	+ 0,9800 s
3.	Rinus VeeKay	+ 12,4819 s
4.	Will Power	+ 15,2616 s
5.	Scott Dixon	+ 22,8297 s
6.	Scott McLaughlin	+ 24,0649 s
7.	Romain Grosjean	+ 24,5161 s
8.	Graham Rahal	+ 31,9173 s
9.	Alexander Rossi	+ 33,2497 s
10.	Colton Herta	+ 33,5102 s

Pole-Position:
Rinus VeeKay: 1.06,2507 min.
Meiste Führungsrunden:
Rinus VeeKay, 57/90 Runden

FAHRERWERTUNG

1.	Palou	144 Punkte
2.	McLaughlin	141
3.	Newgarden	135
4.	Power	134
5.	O'Ward	114


MOTORSPORT IMAGES

Stiller Punktesammler: Álex Palou ist zurück an der Spitze der Meisterschaft


GT WORLD CHALLENGE

Dominantes Duo: Raffaele Marciello and Timor Boguslavskiy

Starker Start für Sterne

Raffaele Marciello und Timor Boguslavskiy heißen die ersten Führenden der neuen Sprint-Saison. Das Mercedes-Duo zeigte vor allem im zweiten Rennen auf dem Traditionskurs von Brands Hatch eine dominante Leistung.

Von: **A. Cotton; P. Körner**

Auch im britischen Brands Hatch grassierte am vergangenen Wochenende wieder das Valentino-Rossi-Fieber: Der neunmalige Motorrad-Weltmeister in Diensten des belgischen Audi-Teams WRT lockte eine Rekordzahl von 27000 Zuschauer an das historische Asphaltband im Südosten von London. Während viele davon nur Augen für den gelben Audi R8 ihres italienischen Idols hatten, war jedoch Marciello im Akkodis ASP Mercedes mit der Nummer 89 der eigentliche Star des Auftaktwochenendes.

Der AMG-Spezialist zeigte im zweiten Lauf eine unwiderstehliche Leistung und fuhr von der Pole-Position aus einen Vorsprung von mehr als zwölf Sekunden heraus. Sein mit FIA-Logo statt Landesflagge antretender, russischer Kollege Timor Boguslavskiy musste nach dem Wechsel zur Rennhälfte nur noch den komplexen Verkehr auf der engen GP-Schleife überstehen.

Ihr Triumph belegte eindrucksvoll die Vorhersage, dass die Mercedes sehr gut mit den neuen Pirelli-Reifen zurechtkommen. Audi hatte zwar beim Langstrecken-Lauf in Imola ebenfalls dank Pirelli die Muskeln spielen lassen, doch die Streckencharakteristik meinte es diesmal besser mit den AMG GT3.

Marciello-Drama in Quali

Der Akkodis ASP Mercedes von Marciello und Boguslavskiy wirkte schon früh gut auf den britischen Kurs abgestimmt und galt als Maßstab in den Trainings- und Qualifikationssitzungen. Im ersten Teil des Qualifyings schaffte Boguslavskiy jedoch nur die viertschnellste Zeit. Im zweiten Abschnitt passierte Marciello dann einer seiner sehr seltenen Schnitzer, als er von der Strecke rutschte und im Anschluss leicht die Bande touchierte. Glücklicherweise konnte er erst schnell an die Box zurückkehren und anschließend nach kurzer Reparatur sogar wieder ausrücken.

Die Krönung der dramatischen Minuten Marciellos war die Pole-Zeit für den zweiten Lauf. Angesichts der fehlenden Überholstellen sollte das auch die entscheidende Wendung des Wochenendes gewesen sein. Denn mit dem Start, den Pit-Stopps und dem Abstauben nach einem Fehler der vorderen Kon-

GT WORLD CHALLENGE: SPRINT CUP
ERSTER SAISONLAUF IN BRANDS HATCH (GB)

Länge der Strecke: 3,916 km; **Renndistanz:** 40 Runden = 156,63 km

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Silver	#53	De Pauw/Jean	AF Corse-Ferrari 488 GT3	1:01.03,288 h
2.	Pro	#32	Weerts/Vanthoor	WRT-Audi R8 LMS GT3	+1,290 s
3.	Pro	#89	Boguslavskiy/Marciello	Akkodis-AMG GT3	+1,657 s
4.	Pro	#88	Gounon/Pla	Akkodis-AMG GT3	+7,836 s
5.	Pro	#25	Panis/Niederhauser	Sainteloc-Audi R8 GT3	+12,982 s
6.	Pro	#12	Drudi/Ghiotto	Car Collection-Audi R8 GT3	+17,374 s
7.	Pro	#11	Haase/Gachet	Car Collection-Audi R8 GT3	+17,961 s
8.	Silver	#87	Drouet/Stevenson	Akkodis-AMG GT3	+22,618 s
9.	Pro	#66	Schothorst/Marschall	Attempto-Audi R8 GT3	+28,320 s
10.	Silver	#99	Schöll/Aka	Attempto-Audi R8 GT3	+30,528 s

GT WORLD CHALLENGE: SPRINT CUP
ZWEITER LAUF IN BRANDS HATCH (GB)

Länge der Strecke: 3,916; **Renndistanz:** 42 Runden = 164,47 km

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro	#89	Boguslavskiy/Marciello	Akkodis-AMG GT3	1:00.48,517 h
2.	Pro	#32	Weerts/Vanthoor	WRT-Audi R8 GT3	+6,557 s
3.	Pro	#88	Gounon/Pla	Akkodis-AMG GT3	+6,830 s
4.	Pro	#11	Gachet/Haase	Car Collection-Audi R8 GT3	+15,738 s
5.	Silver	#53	De Pauw/Jean	AF Corse-Ferrari 488 GT3	+16,242 s
6.	Pro	#25	Panis/Niederhauser	Sainteloc-Audi R8 GT3	+23,489 s
7.	Pro	#12	Drudi/Ghiotto	Car Collection-Audi R8 GT3	+23,697 s
8.	Pro	#46	Rossi/Vervisch	WRT-Audi R8 GT3	+40,216 s
9.	Silver	#99	Schöll/Aka	Attempto-Audi R8 GT3	+41,787 s
10.	Pro	#38	Wilkinson/Bell	Jota-McLaren 720S GT3	+44,426 s

kurrenz sind die Szenarien für einen Sprung nach vorne mehr als deutlich begrenzt.

Die Pole-Position für den ersten Lauf des Jahres ging an das AF-Corse-Duo Ulysse De Pauw und Pierre-Alexander Jean – zwei Silber-Fahrer. Auch ihr Ferrari mit der Nummer 53 war in Sachen Abstimmung gut auf Brands Hatch zu sprechen und unterstützte die beiden Youngster früh bei ihrem Traum eines Gesamtsieges. Pole-Setter De Pauw erwischte einen guten Start, wurde aber nach einem Vier-Auto-Unfall in der ersten Kurve zunächst eingebremst: Zwei der 25 Nennungen waren so früh aus der Verlosung, und die ersten 13 Rennminuten waren neutralisiert.

Mit der Wiederfreigabe stürmte der Ferrari davon und gab dem verfolgenden Jules Gounon keine Chance. Der Franzose pilotierte ebenfalls einen Akkodis Mercedes (#88). Für das Silber-Duo galt es anschließend, nur noch die Hürde der Stopps zu überwinden, doch auch hier gab sich der AF-Corse-Rennstall keine Blöße und schickte Kollege Jean in Führung liegend zurück auf den Kurs. Dieser musste sich zwar noch warnende Track-Limits-Worte aus der Rennleitung anhören, brachte Ferraris ersten Sprint-Erfolg seit dem Jahr 2015 aber eindrucksvoll nach Hause.

Auf dem zweiten Rang hatte sich derweil das Audi-WRT-Duo Charles Weerts und Dries Vanthoor eingefunden, das sich auf dem fünften Platz qualifiziert hatte. Ein guter Start und der schnellste Stopp im ganzen Feld waren der Schlüssel zum Erfolg im ersten Rennen. Der vormals zweitplatzierte AMG von Gounon erlebte hingegen einen katastrophalen Stopp mit einem klemmenden Rad und fiel auf den vierten Platz zurück. Der dritte Rang ging an Boguslavskiy und Marciello.


GT WORLD CHALLENGE

„Das Auto fühlte sich das gesamte Wochenende gut an. Das Auto war mega, das Team war mega und Timur hat einen mega Job gemacht."

Raffaelle Marciello

Marciello-Masterclass

Am Nachmittag war dann ihre Zeit gekommen. Raffaele Marciello nahm seinen Verfolgern im Schnitt eine Sekunde ab. Mit dem Start der Pit-Stop-Sequence nach Runde 15 war er bereits elf Sekunden enteilt – mit anhaltendem Trend. Auf dem zweiten Platz war zu diesem Zeitpunkt der Sainteloc-Audi von Patric Niederhauser, doch selbst der begabte Audi-Fahrer hatte schlicht keine Chance gegen den Mercedes-Werkspiloten.

Stattdessen musste er in die Spiegel schauen, in denen sich Dries Vanthoor deutlich bemerkbar machte. Der Belgier fand jedoch keinen Weg vorbei und versuchte deshalb, den Konzern-Konkurrent in einen Fehler zu locken. Zudem kam die Hoffnung auf, dass seine WRT-Crew den Rivalen von Sainteloc die Grenzen aufzeigen kann. Vanthoor erklärte später: „Es ist so schwer, hier zu überholen. Wir konnten die Lücke schließen, aber danach steckt man fest. Dagegen kann man nichts machen."

Seine Hoffnung bei den Stopps sollte sich am Ende dann bewahrheiten: WRT schaffte den Service in 41 Sekunden – Sainteloc brauchte stattdessen 52 Sekunden. Vanthoors Ablöse Weerts machte so zwar auch etwas Zeit auf Boguslavskiy gut, doch dessen Vorsprung betrug immer noch mehr als neun Sekunden. Auch hier ging der Blick schlussendlich wieder nach hinten, wo die Paarung Jules Gounon und Jim Pla Wiedergutmachung für Lauf eins liefern wollte. Gounon zeigte wie am Mittag eine starke Fahrt und bewies ebenfalls, wie drückend überlegen der AMG war. Doch würde der Druck für einen Fehler von Weerts reichen?

Die klare Antwort lautet: Nein! Zwar musste sich Weerts noch mit drei Fällen von ärgerlichem Verkehr rumärgern, doch die letzten zwei etwas dramatischeren Runden überlebte er wie so häufig sehr routiniert. Er kontrollierte sowohl die Lücke nach hinten als auch die Art, wie er an den Verkehr heranfuhr. Am Ende blieb er dann einfach in dieser Lücke und hielt sich von allem drohenden Unheil einfach fern.

„Es ist so schwer, hier zu überholen. Wir konnten die Lücke schließen, aber danach steckt man fest. Dagegen kann man nichts machen."

Dries Vanthoor

„Wir wussten, dass wir in Brands Hatch nicht das schnellste Auto haben", resümierte Weerts nach dem Rennen. „Jules hat sehr viel Druck auf mich gemacht, aber ich konnte jegliche Art von Fehler vermeiden. Und das ist hier der Trick: Wer keine Fehler macht, kann auch nicht überholt werden!" Nach dem Endurance-Sieg in Imola von WRT haben die Belgier nun die Führung in der großen Gesamtwertung inne. Marciello und Boguslavskiy sind jedoch unangefochten die Könige von Brands gewesen. Ein sonst eher stoischer Marciello lobte: „Das Auto fühlte sich das gesamte Wochenende über gut an. Das Auto war mega, das Team war mega und Timur hat einen mega Job gemacht."

Jules Gounon und Jim Pla rundeten das Podium und eine starke Leistung von Mercedes ab. Die Gesamtsieger aus dem ersten Rennen waren diesmal zwar nur auf dem fünften Platz. Trotzdem freuten sich Ulysse De Pauw und Pierre Alexandre Jean über den zweiten Klassensieg.

Falls Sie sich nun fragen, wo der offizielle Star des Wochenendes gelandet ist: Valentino Rossi und Frédéric Vervisch zeigten zwei sehr solide Rennen. Den ersten Lauf beendete das Duo auf dem 13. Platz. Das abschließende Rennen des Saisonauftakts brachte einen starken achten Rang. Die unzähligen Fans hatten also gleich zwei Helden-Geschichten aus Brands im Gepäck. Weiter geht die Rossi-Mania Mitte Mai in Magny-Cours. ■


GT WORLD CHALLENGE

Siegreiche Silber-Fahrer: Ulysse De Pauw und Pierre Alexandre Jean


GT WORLD CHALLENGE

Rossi-Mania: Viele Fans jubelten der legendären Nummer 46 zu

Das Ticken der Uhr

Mitte April spulten Porsche und das Team Penske den dritten Langstreckentest mit ihrem neuen LMDh-Auto in Spa ab. Motorsport aktuell war vor Ort und spürte der Frage nach, wo das Projekt steht.

Von: **Marcus Schurig**

Die Uhr tickt. Das neue LMDh-Auto von Porsche wird in neun Monaten beim 24h-Rennen in Daytona sein offizielles Renndebüt geben – und da geht es gleich mal über die Monsterdistanz von 24 Stunden. Deshalb testen die Schwaben, was das Zeug hält, denn vor dem Renndebüt muss noch die finale Fahrzeugspezifikation für die Homologation eingefroren werden. „Im Oktober fällt bei uns der Hammer, weil das Auto dann im Windshear-Windkanal in Amerika abgenommen wird, danach sind keine Veränderungen mehr erlaubt", so Urs Kuratle, der bei Porsche das LMDh-Projekt verantwortet. Bis zur Homologation soll das Auto im Optimalfall mindestens 20 bis 25 000 Kilometer auf dem Buckel haben – genau, die Uhr tickt.

Neben zahlreichen Testläufen in Weissach hat Porsche mittlerweile drei Langstreckentests in Barcelona, Aragón und Spa abgespult, gut 5000 Kilometer stehen schon auf dem Kilometerzähler. „Wenn ich einen großen Strich unter die gegenwärtige Lage ziehe, dann bin ich sehr zufrieden mit dem Stand beim LMDh-Projekt", sagt Porsche-Sportchef Thomas Laudenbach. „Aber wir haben noch ein paar Themen auszusortieren und sind logischerweise noch nicht am Ziel."

Flexibilität mit Aufladung

Im Hintergrund dringt der sonore und basslastige V8-Sound des Porsche-LMDh ins Ohr. Der V8-Motor, der als Ableitung auf dem RS-Spyder-Triebwerk des seligen Porsche-LMP2-Autos basiert, benötigt keine hohen Drehzahlen, denn zwei Turbolader schaufeln genügend Newtonmeter und Pferdestärken an die Hinterräder. „Das LMDh-Regelwerk definiert aus Kostengründen für viele Bauteile eine Gewichtsuntergrenze, so auch für den Antrieb", erklärt Laudenbach. „Damit war der Spielraum für ein Aufladungskonzept gegeben." Dank der Turboaufladung hat Porsche viel Spielraum, um auf alle denkbaren Einstufungen zu reagieren, die über die LMH/LMDh-Konvergenz oder über die BOP-Fahrzeugeinstufungen eingespielt werden könnten. „Die Leistungskurven der Triebwerke sind vom Reglement vordefiniert", sagt Thomas Laudenbach. „Beim Turbomotor ist es einfacher, diese vorgegebenen Leistungskennlinien umzusetzen."



PORSCHE

„Wenn ich einen Strich unter die aktuelle Lage ziehe, so bin ich sehr zufrieden mit dem Stand beim LMDh-Projekt – aber wir sind noch lange nicht am Ziel"

Porsche-Sportchef Laudenbach

Der Motor ist das zentrale Prunkstück im LMDh-Konstrukt, denn hier haben Hersteller die volle Kontrolle. In vielen anderen Bereichen sind ihnen die Hände über Einheitsbauteile gebunden. Das Chassis muss von einem LMP2-Konstrukteur stammen, allerdings ist die Absprungbasis deutlich aufwendiger und performanter als in der bisherigen DPi-Topklasse, weil die LMDh-Hersteller ihre Chassis zusammen mit den LMP2-Konstrukteuren neu entwickeln durften.

Porsche hat sich beim Chassis mit Multimatic verbündet, die bisherigen Erfahrungen sind durchweg positiv: „Wir waren sehr angetan von der Qualität des ersten von Multimatic angelieferten Monocoques", so Laudenbach. Wir haben gemeinsam eine gute und starke Struktur etabliert, in der Porsche und Multimatic zusammenarbeiten."



Das finale Design ist geheim, folglich fährt der Porsche-LMDh noch mit Tarnfolie

PORSCHE

Porsche hat als erster LMDh-Hersteller mit der Testarbeit begonnen – was Fluch und Segen zugleich sein kann. Lieferengpässe bei den Hybrid-Zulieferern Williams, Bosch und Xtrac sorgten für einen verspäteten Testeinstieg, aber statt zu jammern, spuckt man in Weissach lieber in die Hände: „Zurzeit liegen wir im neuen, angepassten Zeitplan, denn einige Verzögerungen hatten uns in Rückstand gebracht. Wir haben jetzt jeden Monat einen großen Test und sind zuversichtlich, dass wir im Oktober die Homologation angehen können“, so LMDh-Projektleiter Urs Kuratle. Der LMDh-Porsche drehte in Spa seine Runden jedenfalls ohne erkennbare Unterbrechungen.

Neben der Fahrzeug-Performance und dem Austesten der Zuverlässigkeit geht es zurzeit auch darum, dass Porsche Penske Motorsport zu einem Team zusammenwächst. „Wir verstehen die Partnerschaft zwischen Porsche und Penske als eine Operation“, sagt Kuratle. „Dabei geht es nicht darum, die alte LMP1-Formel von Porsche zu kopieren, vielmehr müssen wir etwas Neues bauen, was jetzt gut ist, bezogen auf die aktuellen und neuen Rahmenbedingungen.“

Ein Team, drei Standorte

Porsche setzt dabei auf die komplette Verlinkung und Vernetzung der drei Standorte Mooresville (Penske USA), Mannheim (Penske Europa) und Weissach. „In der Testphase arbeiten wir sequenziell, also niemals parallel, damit wir die Arbeit besser erledigen und nachbereiten können,“ sagt Projektleiter Kuratle. Sein Gegenspieler bei Penske ist ein alter Bekannter: Jonathan Diuguid war bereits zu seligen LMP2-Zeiten als Verantwortlicher mit an Bord und leitet jetzt die enge Kooperation auf der Seite von Penske Motorsport.

„Wir betrachten den Porsche-Penske-Einsatz als Vier-Wagen-Team, die Programme in WEC und IMSA sind als Einheit integriert“, so Diuguid. „Die Testphase dient einerseits der Fahrzeugentwicklung, ist aber auch wichtig für das Team-Building, um Abläufe zu optimieren und gegenseitiges Vertrauen aufzubauen.“

Hohe Priorität genießt laut Diuguid bei den Testfahrten das



PORSCHE

„Im Oktober fällt bei uns der Hammer, weil das Auto dann im Windshear-Windkanal abgenommen wird. Danach sind keine Veränderungen mehr erlaubt.“

LMDh-Projektleiter Urs Kuratle

Ausknobeln der finalen Aero-Spezifikation, dabei sind CFD, Simulation und Testarbeit eng verzahnt: „Wir haben zum Beispiel vier oder fünf Aero-Lösungen in CFD entwickelt und im Simulator vorgetestet, mit dem Ergebnis, dass wir nur noch mit zwei Paketen an die Rennstrecke gekommen sind“, so Diuguid. „Ich muss sagen, dass die Korrelation zwischen CFD, Simulator und Fahrbetrieb auf der Strecke bisher nur geringe Abweichungen produziert hat, was belegt, dass unser System funktioniert.“

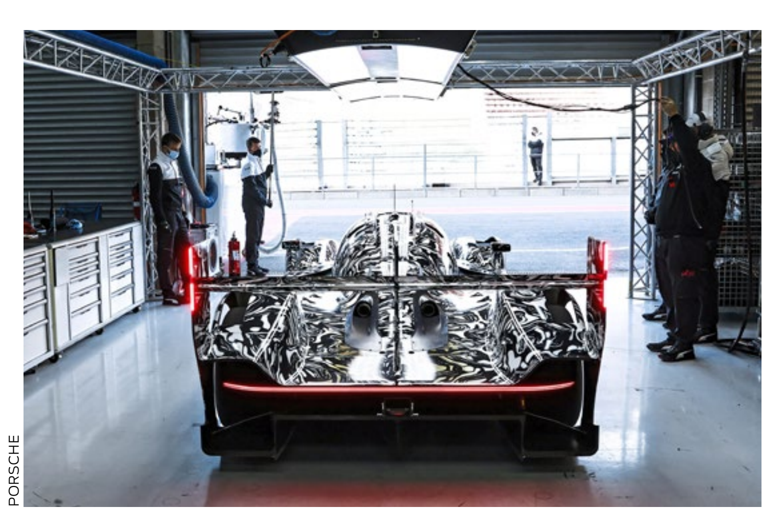
Trotzdem schwingt mit, dass die Limitierung auf ein Aero-Paket und auf eine Stellschraube zum Trimmen der Aerodynamik ein Härtetest für alle Beteiligten ist: „Das Fahrzeug muss unter allen Bedingungen auf allen Strecken funktionieren, die Spannbreite reicht da von Daytona, wo es sehr kalt sein kann, bis zu Rennen in großer Hitze wie in Bahrain“, sagt Penske-Direktor Diuguid. „Daher muss man ein hohes Maß an Flexibilität in das Fahrzeug reinkonstruieren.“

Aero-Trim als Challenge

Werkspilot Dane Cameron beschreibt den Prozess so: „Wir haben in der LMDh-Klasse nur ein Aero-Paket, dazu dürfen wir die Aero-Balance nur über ein Tool einjustieren, bei uns ist das der Heckflügel. Die Fahrzeugbalance mit nur einem Aero-Tool auf einer so anspruchsvollen Strecke wie Spa einzustellen, ist eine große Herausforderung. In der DPi-Klasse haben wir viel mehr Werkzeuge zur Verfügung, wie die Dive Planes, die Stoßstangenposition, dazu hinten Heckflügel und Gurney-Flap.“

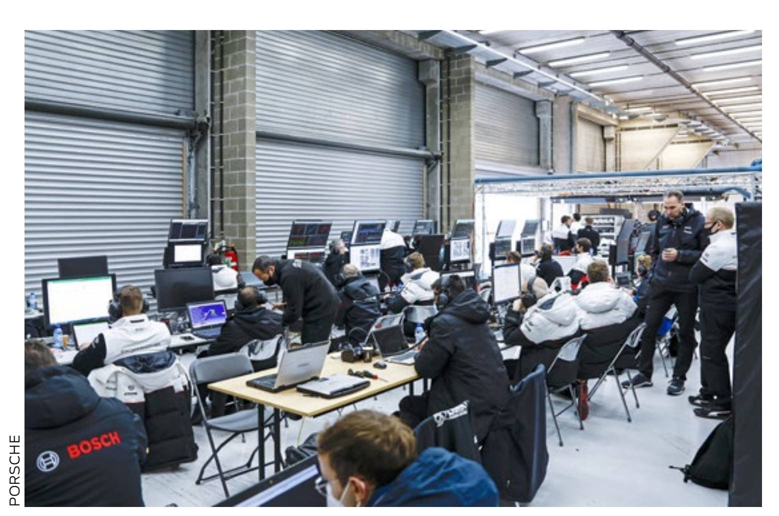
Doch am Ende ist das für alle gleich, sogar die Hypercars nach dem freizügigeren FIA-/ACO-Reglement müssen sich bei der Trimmung der Aero-Balance mit nur einem Werkzeug begnügen, also entweder Frontsplitter oder Heckflügel. Allerdings haben die neuen Autos nach LMDh- und Hypercar-Reglement deutlich weniger Abtrieb als zum Beispiel die alten LMP1-Hybrid-Rennwagen.

Trotzdem sind die Piloten mit der Entwicklungsgeschwindigkeit sehr zufrieden: „Bei jedem Test kommen neue Updates bei der Hardware und neue Upgrades bei der Software“, sagt Cameron. „Bei den Tests kombinieren wir deshalb die Abprüfung der Dauerhaltbarkeit mit echten Performance-Tests.“ Mit Erfolg: In Spa kratzte der LMDh-Porsche bereits an der Zwei-Minuten-Schallmauer. Die Uhr tickt weiter. ■



PORSCHE

Bisher haben Porsche und Penske über 5000 Testkilometer abgespult



PORSCHE

Einsatzzentrale: Porsche, Penske und alle Zulieferer waren in Spa vor Ort

Doppelsieg für Acura



Das Wayne-Taylor-Team behielt beim Kampf um den Sieg die Oberhand über den Acura von Meyer Shank

IMSA

Beim vierten Rennen zur IMSA-Serie in Laguna Seca feierte Acura einen Doppelsieg: Das Team von Wayne Taylor Racing setzte sich knapp gegen die Markenkollegen von Meyer Shank durch. Porsche kehrte in der GTD-Pro-Klasse mit Pfaff Motorsports auf die Siegerstraße zurück.

Von: **Marcus Schurig**

Eine BOP kann so gut sein, wie sie will, doch am Ende bleiben spezifische Stärken der Fahrzeugmarken bestehen, die von Rennstrecke zu Rennstrecke variieren. Das gilt auch für die US-Topklasse DPI: Nach zwei IMSA-Siegen für Cadillac in Sebring und Long Beach konnte Acura auf der flüssigen und schnellen Piste in Laguna Seca die Stärken bei der Aero-Effizienz ausspielen. Obwohl Acura in Kalifornien dominierte, war der Kampf um die Spitze alles andere als langweilig: Rick Taylor startete im WRT-Acura-DPI von der Pole-Position und konnte sich im dichten Verkehrsgetümmel zügig von Verfolger Oliver Jarvis (#60 Meyer Shank-Acura) um bis zu zehn Sekunden absetzen.

Der hübsche Vorsprung schmolz bei der ersten und einzigen Gelbphase nach 30 Rennminuten auf null. Das Meyer-Shank-Team kam zuerst an die Box, Pilot Tom Blomqvist übernahm dank Undercut und einer schnellen Outlap die Führung. Doch Filipe Albuquerque (#10 WTR-Acura) konterte wenige Minuten später, als Blomqvist in der Korkenzieher-Kurve im Verkehr hängen blieb, wobei es zu einem leichten Feindkontakt kam.

Im Nachhinein sollte sich das Überholmanöver von Filipe Albuquerque als rennentscheidend erweisen: Der Portugiese verteidigte die Führung über drei Stints hinweg mit Klauen und Zähnen. „Dabei hat Filipe im Verkehr den härteren Job gehabt als ich zu Rennbeginn“, hielt Teamkollege Taylor fest, „denn in meinem Stint saßen die Amateure in den GT-Autos, während bei Filipe die Profis dran waren, da ist das Überrunden im Verkehr viel kniffliger. Diesen Sieg haben wir Filipe zu verdanken!“

Acura: Vierter Laguna-Sieg

Tom Blomqvist haderte mit dem verpassten Sieg: „Nach meiner Einschätzung hatten wir ganz klar das schnellere Auto, aber das WTR-Team konnte uns die Führung abnehmen, weil ich zum ungünstigsten Zeitpunkt an der ungünstigsten Stelle in den schlimmsten Überrundungsverkehr geriet. Danach habe ich wirklich alles probiert, um die Scharte auszuwetzen, aber Albuquerque hat seine Position gut verteidigt und keine Fehler gemacht.“ Für den DPI-Hersteller Acura war es bereits der vierte Laguna-Seca-Sieg in Folge.

Seriensieger gab es auch in der GTD-Klasse für GT3-Fahrzeuge: In der Werksklasse GTD-Pro schaffte das Porsche-Team Pfaff Motorsports (#9) nach schwachen Resultaten in Sebring und Long Beach wieder einen Sieg – bereits der dritte Erfolg für Pfaff auf der kalifornischen Kultpiste. Mathieu Jaminet und Matt Campbell dominierten das Feld nach Strich und Faden und gaben die Führung zu keinem Zeitpunkt ab. Im Ziel hatten sie einen Vorsprung von 31,8 Sekunden auf den Lexus RC F GT3 des VasserSullivan-Teams mit den Piloten Jack Hawksworth und Ben Barnicoat.

Das Werksteam von Bobby Rahal holte mit den Piloten Connor de Phillippi und John Edwards den ersten Podestplatz für BMW mit dem neuen M4 GT3. Der Verlierer von Laguna Seca hieß Corvette: Das Werksauto von Antonio García und Jordan Taylor kam nach einem leichten Unfall nur auf Platz 4 ins Ziel.

Für Porsche kam es in Laguna Seca noch besser: Dank eines späten Überholmanövers von Jan Heylen gegen BMW-Altstar Bill Auberlen holte das Team Wright Motorsport einen weiteren Klassensieg für Porsche. Heylen und Teamkollege Ryan Hardwick führen nun auch die GTD-Meisterschaft der IMSA-Serie an. ■

IMSA-MEISTERSCHAFT

VIERTER SAISONLAUF IN LAGUNA SECA (KALIFORNIEN)

Länge der Strecke: 3,601 km; **Renndistanz:** 117 Runden = 421,317 Kilometer; **Pole-Position DPi:** Rick Taylor; WTR-Acura-DPi (#10), 1.13,924 min; **Pole-Position GTD-Pro:** Mathieu Jaminet, Pfaff-Porsche 911 GT3 R (#9), 1.23,142 min; **Pole-Position GTD:** Russell Ward; Winward-AMG GT3 (#57), 1.23,567 min; **Schnellste Rennrunden: DPI:** Tom Blomqvist (#60), 1.15,546 min; **GTD-Pro:** Daniel Juncadella (#79), 1.24,479 min; **GTD:** Frederik Schandorff (#70), 1.24,680 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	DPI	#10	Taylor/Albuquerque	Wayne Taylor Racing-Acura-DPI	2:41.05,230 h
2.	DPI	#60	Jarvis/Blomqvist	Meyer Shank Racing-Acura-DPI	+1,080 s
3.	DPI	#31	Nunez/Derani	Whelen Engineering-Cadillac-DPi	+26,744 s
4.	DPI	#5	Vautier/Westbrook	JDC Miller Motorsports-Cadillac-DPi	+33,375 s
5.	DPI	#31	Bamber/Lynn	CGR-Cadillac-DPi	+1 Runde
6.	LMP2	#8	Farano/Deletraz	Tower Motorsport-Oreca LMP2	+3 Runden
7.	LMP2	#18	Merriman/Dalziel	Era Motorsport-Oreca LMP2	+3 Runden
8.	LMP2	#81	Hedman/Montoya	DragonSpeed-Oreca LMP2	+4 Runden
9.	LMP2	#52	Pierson/Kelly	PR1 Mathiasen Motorsport-Oreca LMP2	+4 Runden
10.	LMP2	#11	Thomas/Bomarito	PR1 Mathiasen Motorsport-Oreca LMP2	+4 Runden

GT3-Klasse: Lamborghini präsentiert den neuen Huracán GT3 Evo2

Lambo zeigt GT3-Huracán

Lamborghini präsentierte am Dienstag nach Redaktionsschluss von MSa die Evo-Version des Huracán GT3. Wir konnten vor der Präsentation des neuen Rennwagens mit dem verantwortlichen Lambo-Ingenieur die Details des neuen Autos klären.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Natürlich basiert der neue GT3-Wagen von Lamborghini weiter auf dem bekannten Huracán-Modell, doch die Absprungbasis hat sich geändert: Erstmals hat Lamborghini ein spezielles Straßenmodell für die Homologation entwickelt, den Huracán STO. „Mit dem neuen Basismodell konnten wir einige Design-Features integrieren, die sonst so nicht möglich gewesen wären," so Leonardo Galante, Technikchef der Lambo-Motorsportabteilung. Hier sind vor allem der oben auf dem Dach angeordnete Lufteinlass für den Motor zu nennen, aber auch die für GT3-Verhältnisse ungewöhnliche Finne, die sonst nur im Prototypensport verwendet wird.

„Durch den Lufteinlass am Dach konnten wir die Ansauglufttemperatur um 6 Grad senken", erläutert Galante. „Da die Leistung über die BOP reguliert wird, ging es beim Luftsammler auf dem Dach vor allem um eine verbesserte Luftströmung und eine bessere Fahrbarkeit." Die Finne soll für mehr Stabilität bei allen Fahrzuständen sorgen, also bei Kurven- und bei Geradeausfahrt. Die Erhöhung der aerodynamischen Effizienz stand bei Lamborghini oben auf der Prioritätenliste: Neben dem Luftsammler und der Finne wurden auch Unterboden, Heckflügel und Heckstoßstange neu designt.



LAMBORGHINI

Höhere Aero-Effizienz und bessere Fahrbarkeit: Der neue GT3-Huracán

Bei allen weiteren Modifikationen stand hingegen die Fahrbarkeit im Vordergrund der Weiterentwicklung: Eine optimierte Traktionskontrolle soll dabei ebenso helfen wie ein neues ABS-System. Dazu wurde die Fahrbarkeit und das Ansprechverhalten des 5,2 Liter großen V10-Motors im Detail optimiert. Neuerdings sind übrigens auch weite Teile der Huracán-Außenhaut aus Carbon-Material, um den Schwerpunkt weiter zu senken.

Dazu sollen Handhabung und Einstellbarkeit bei Reparaturen und Setup-Arbeiten optimiert worden sein. „Der Huracán Evo2 ist ein großer Sprung, auch wenn man das nicht unbedingt auf den ersten Blick erkennt", bilanziert Leonardo Gallardo. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

McLAREN IM GT MASTERS?

Momentan umfasst das Starterfeld des ADAC GT Masters nur noch 22 Autos. Doch der Plan der Organisatoren ist, das Feld mit Gaststartern punktuell aufzufüllen. Man liebäugelt zum Beispiel mit McLaren. Der Hintergrund: Einige Gaststarter aus der Vergangenheit wie Toksport WRT oder SSR Performance bekannten sich im folgenden Jahr auch zu einer kompletten Saison im ADAC GT Masters.

BOP FÜR 24h-QUALI-RENNEN

Wie fast in jedem Jahr gibt die Balance of Performance für das 24h-Rennen Nürburgring einmal mehr Rätsel auf. Zumal mit dem BMW M4 GT3 ein neues Modell ins Spiel kam und sich der überarbeitete Audi R8 LMS Evo II im letzten Jahr kein einziges Mal auf der Nordschleife zeigte. Entsprechend geht nun das Stühlerücken in der Leistungseinstufung von vorne los. Für den 24h-Qualifiers-Event, der neuerdings mit je einem Rennen am Samstag und Sonntag über jeweils drei Stunden aufwartet, gibt es nun eine neue BOP. Zuletzt war der Mercedes-AMG GT3 das große Fragezeichen: Ist der AMG zu langsam oder wird nur geblufft? AMG erhält statt einem Restriktor mit 33,5 Millimetern zwei Restriktoren mit je 33,5 und 34,0 mm Durchmesser. Dafür muss man aber 30 Kilogramm mehr Gewicht mitschleppen. Audi erhält ein Zugeständnis in Form von 10 Kilogramm weniger Gewicht, muss aber mehr Vorgaben in Sachen Heckflügel und Sturzwerte einhalten. Porsche darf 10 Kilogramm ausladen, Ferrari sogar 15 Kilogramm.

ADAC: HÖHERE GEBÜHREN

Einige Teams im ADAC GT Masters monieren, dass die Einschreibegebühr in diesem Jahr um 5000 Euro teurer geworden ist. Das wird seitens des ADAC damit begründet, dass die Einschreibegebühr auch nur alle drei Jahre erhöht wird und zwischendurch lange gleich geblieben sei.

WRT WILL HERSTELLER-DEAL

Das belgische Langstreckenteam WRT ist der große Verlierer des Audi-Ausstiegs aus der LMDh-Klasse, denn Vincent Vosse und seine Mannschaft waren für die Audi-Einsätze in der WEC gesetzt. Dank herausragender Leistungen im Prototypen- und GT-Sport im letzten Jahr kann sich Vosse jedoch berechtigte Hoffnungen auf Alternativen machen. „Ich bin mit mehreren Herstellern in Kontakt und hoffe, dass wir als Team in die Topklasse aufsteigen und um Gesamtsiege kämpfen können." Vosse hat den Herstellern angeboten, bei einem LMDh- oder LMH-Deal auch im GT-Sport auf die neue Marke zu wechseln, also Audi zu verlassen. Das macht vermutlich Sinn, denn die Jahre von Audi im GT3-Sport sind gezählt, weil es keinen R8-Nachfolger geben wird. Insider spekulieren auf eine Kooperation zwischen BMW und dem WRT-Team.



PORSCHE MIT TESTRENNEN?

Porsche-Sportchef Thomas Laudenbach hat am Rande der LMDh-Testfahrten in Spa bestätigt, dass Porsche zur Vorbereitung auf das Renndebüt beim IMSA-Saisonstart in Daytona im Januar 2023 ein Testrennen im Rahmen der WEC bestreiten könnte. „Rennen sind die bessere Vorbereitung als Testfahrten, das ist allgemein bekannt", so Laudenbach. Die einzige realistische Option wäre ein Start beim WEC-Finale in Bahrain Mitte November.



Preisvergleich

ROESELER

Der von der FIA angekündigte Tritt auf die Kostenbremse ist in der Topliga nur bedingt geglückt. Zwar kann der aktuelle Ford Puma Rally1 bei den Einsatzkosten punkten, ist in der Anschaffung aber teurer als seine Vorgänger.

Von: **Reiner Kuhn**

Anders als von einigen Experten befürchtet, gaben die komplexen Hybridsysteme mit ihrem Elektro-Boost bei der Rallye Kroatien nur wenig Grund zur Klage. Im Gegenteil, nach drei WM-Rallyes scheint die neue Technologie ihren Schrecken verloren zu haben. Schon im Vorfeld hat M-Sport einen ersten der sieben bisher aufgebauten Ford Puma Rally1 an Jourdan Serderidis verkauft und sieht sich in seinem Geschäftsmodell bestätigt, auch Werkswagen aus der höchsten Liga zu verkaufen. Für uns Grund genug, drei Fahrzeuggenerationen und die Kosten ohne Berücksichtigung der Inflation zu vergleichen.

Der Ford Focus WRC aus dem Jahr 2009 war das letzte World Rally Car mit Zweiliter-Turbomotor und Karbonkupplung. So gut die M-Sport-Ingenieure den Motor und den Focus schon kannten, es war ein relativ großes Auto aus dem C-Segment mit einem hohen Rollfaktor im auf einer Rohkarosse basierenden Chassis. Die Schwierigkeit lag darin, für die jeweiligen Strecken das perfekte Setup zu finden. Das trieb die Kosten eher im Vorfeld als bei den Einsätzen hoch. Wichtig dabei: Erst ab 2011 wurde die Anzahl der pro Saison erlaubten Motoren deutlich eingeschränkt. Rund 30 Ford Focus WRC 09 hat M-Sport für jeweils rund 530 000 Euro verkauft. Der Wettbewerbskilometer wurde mit circa 250 Euro veranschlagt.

Der Nachfolger Ford Fiesta WRC kam 2011 mit einem 1,6-Liter-Turbomotor daher. Sechs Jahre später wurde 2017 der Luftmassenbegrenzer von 33 auf 36 Millimeter vergrößert, die Triebwerke legten um gut 60 PS auf 380 PS zu. Die Autos waren mit 1175 Kilo 25 Kilo leichter und erhielten wieder ein elektronisch geregeltes Mitteldifferenzial. Der 2017er Fiesta wuchs in der Breite um 55 Millimeter auf 1875 mm. Neue Freiheiten bei der Gestaltung der Schürzen, Kotflügel und ein größerer Heckflügel unterstrichen den spektakuläreren Auftritt und erhöhten die Besuche im Windkanal. So begeistert die Piloten von diesen Autos waren, die Aero-Balance war eine riesige Herausforderung“, weiß M-Sport-Chefingenieur Chris Williams. Und So sehr die ultimativen World Rally Cars Aktive und Publikum begeisterten, nicht zuletzt aufgrund der vielen filigranen Karbonteile, agierte der 675 000 Euro teure Fiesta WRC 17 mit gut über 300 Euro pro WP-Kilometer auch bei den Einsatzkosten in einer ganz eigenen Liga. Wohl auch deshalb entstanden in fünf Jahren nur elf Fahrzeuge, von denen sich die Hälfte in Privathänden befindet.

> „Verkaufen ja, aus der Hand geben nein. In dieser Saison wird der Puma Rally1 nur von M-Sport direkt betreut.“
>
> Richard Millener

2022 dann der große Umbruch: Schon bei der Gestaltung des neuen Rally1-Reglements war allen Beteiligten klar, dass trotz der Einführung der Hybrid-Technologie die Kostenkontrolle immer wichtiger wird. Ergo orientierte man sich in vielen Bereichen an dem auch aufgrund der restriktive Vorgaben erfolgreichen Rally2-Reglement, angefangen beim Antriebsstrang ohne aktivem Mitteldifferenzial samt Fünfganggetriebe. Auch das ALS-System für das Ladedruck-Management ist vereinfacht. Die Fahrzeuge dadurch deutlich günstiger zu gestalten und den Preis trotz der 145 000 Euro teuren Einheits-Elektroeinheit unter 600 000 Euro zu drücken, ging dennoch schief.

Zwar sollen die Einsatzkosten mit knapp 200 Euro pro Wertungskilometer deutlich niedriger sein als früher, aktuell ruft M-Sport für einen Ford Puma Rally1 aber 980 000 Euro auf. Hinzu kommt: „In dieser Saison wird das Fahrzeug ausschließlich von unseren Ingenieuren betreut. Dies hat weniger mit der Hochvolttechnik oder Sicherheit zu tun. Vielmehr wollen wir kontrollieren, wer im ersten Jahr Zugang zu unserem Puma hat“, sagt M-Sport-Teamchef Richard Millener. Bei M-Sport freut man sich über weitere Anfragen. ■



2009: Ford Focus WRC, ca. 530 000 Euro

Allradantrieb, aktives Mitteldifferenzial, 2l-Turbomotor, ca 330 PS, ca. 550 Nm, Rohkarosse mit Käfig, Mindestgewicht 1230 kg



2017: Ford Fiesta WRC, ca. 675 000 Euro

Allrad, aktives Mitteldifferential, 1,6l-Turbomotor, ca 380 PS, ca. 500 Nm, Rohkarosse mit Käfig, Mindestgewicht 1175 kg



2022: Ford Puma Rally1, ca. 980 000 Euro

ROESELER

Allrad, ohne Mitteldifferenzial, 1,6l-Turbomotor plus Elektro-Einheit, ca. 540 PS, Rohrrahmen-Chassis, Mindestgewicht 1260 kg

„In vier Wochen steht die WM-Bewerbung“

Seit genau einem Jahr fungiert Hans-Gerd Ennser als ADAC Sportpräsident. Wir sprechen mit dem 63-Jährigen über den deutschen Rallyesport, von neuen Nachwuchskonzepten bis zur erneuten Bewerbung um einen Rallye-WM-Lauf.

Von: **Reiner Kuhn**



ADAC

Was waren in den vergangenen zwölf Monaten die größten Herausforderungen?
Die Corona-Pandemie, die neben dem Alltag auch den Sport getroffen hat. Auch wenn es erheblicher Anstrengungen bedurfte, ist es uns gelungen, in vielen Disziplinen ein Rumpfprogramm durchzuführen – dafür gilt mein Dank auch dem Hauptamt. Was mich freut, ist, dass die große Mehrheit der Lizenznehmer bei der Stange blieb.

Woher kommt Ihre Affinität zum Rallyesport?
Ich mag alle Motorsportdisziplinen vom Motoball bis zur Formel 1, sonst wäre ich in meiner Funktion sicher fehl am Platz. Die Affinität zum Rallyesport kommt vielleicht daher, dass wir in Bayern keinen Hockenheimring um die Ecke hatten und damit eher Rallyesport angesagt war. Als der Nürburgring gebaut wurde, gab es übrigens Überlegungen, so etwas auch im Bayerischen Wald zu machen. Vielleicht hätten ich und meine Kinder uns dann nicht im Rallyesport ausprobiert.

Der DMSB hat begonnen, einzelne Disziplinen an Vermarkter zu übertragen. Dieser Prozess soll bis 2023 abgeschlossen sein. Der ADAC sei für den Rallyesport im Gespräch. Wie ist der Stand der Dinge?
Bisher sind nur Motorrad-Disziplinen vergeben. Darüber hinaus ist der ADAC e.V. Promoter der Deutschen Rallye-Meisterschaft, die sich recht gut entwickelt hat und in dieser Saison in Sachen Teilnehmerfeld und Attraktivität nochmals einen Sprung machte. Auch wenn 90 Prozent aller Rallyes von ADAC Orts- und Regionalclubs durchgeführt werden, muss man sich solch einen Schritt gut überlegen. Zum einen ist der Rallyesport von der ersten über die zweite Liga bis zum Breitensport ordentlich aufgestellt. Zum anderen gilt es, den personellen und finanziellen Aufwand zu beachten. Wo wir uns sicher engagieren, ist beim Nachwuchs.

„In naher Zukunft können 18-Jährige auch in Deutschland auf zehn Jahre Rallye-Erfahrung zurückblicken.“

Hans-Gerd Ennser

Sie sprechen vom neu initiierten ADAC XC-Cup?
Das ist nur ein Instrument, das übrigens großes Interesse hervorruft. Man muss es aber im Ganzen sehen: Will man, dass 20-jährige Deutsche auf dem Niveau zum Beispiel der Skandinavier fahren, braucht man gut geschulten Nachwuchs und kann nicht mit 18 anfangen. Beim ADAC Weser Ems läuft nun ein Pilotprojekt, bei dem ähnlich wie im Kart-Slalom Kinder ab sechs Jahren erste Erfahrungen in einem Kart-Buggy auf losem Untergrund sammeln können.

Wie soll es weitergehen?
Ab 13 Jahren ist der Umstieg in den Crosskart zum Beispiel im ADAC XC-Cup möglich und ab 16 der Einstieg in den ebenfalls vom ADAC Weser Ems initiierten und mittlerweile auf ganz Deutschland ausgeweiteten Rallyesprint-Cup auf abgesperrten Geländen. So kann man nun auch in Deutschland früh einsteigen. Das Ziel muss sein, dass in ein paar Jahren 18-Jährige auch in Deutschland auf acht oder zehn Jahre Erfahrung zurückblicken können. Noch besser ist, dass es bis dahin wenig gekostet hat. Der Weg auf der Rundstrecke, vom Kart-Slalom über Kartrennen bis in die Formel 4, ist um Welten teurer als vom Kart-Buggy über Crosskart und Sprint-Rallyes bis in ein Rally5- oder Rally4-Auto.

Die Pyramide bei den Aktiven wäre damit geschaffen. Aber wie steht es um die Leuchtturm-Veranstaltungen? Bewirbt sich der ADAC wieder um einen WM-Lauf?
Momentan werden zwei Konzepte ausgearbeitet. Die eine Option wäre in der Grenzregion Bayern, Tschechien und Österreich. Dies hätte den Vorteil, dass man sich mit anderen zusammentun könnte. Die andere Option ist eine Rallye in der Moselregion zum Beispiel mit Zentrum am Nürburgring. Ob Baumholder dabei sein muss, wird man dann sehen.

Andere Länder haben ihre detaillierte Bewerbung längst fertig. Wie ist Ihr Zeitplan?
Ende Mai sollten wir intern soweit fertig sein, sodass wir uns mit einem guten Konzept für einen deutschen Rallye-WM-Lauf im August 2023 bewerben. ■



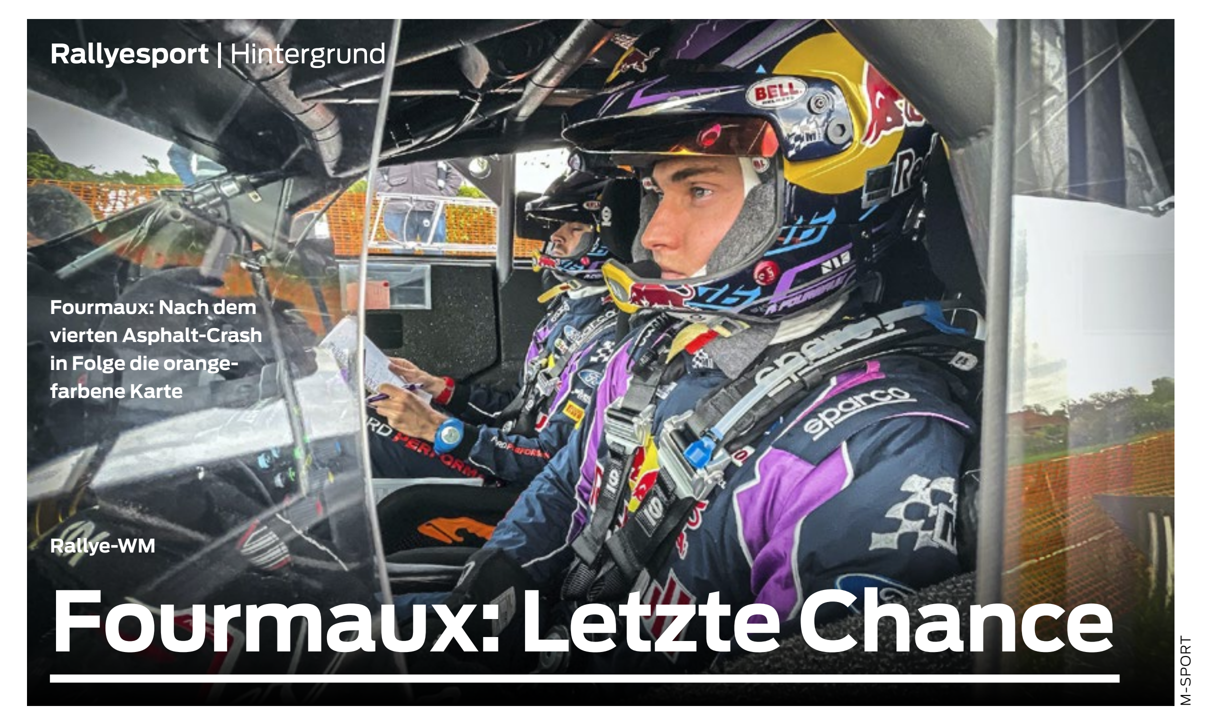
ADAC

Nimmt auch mal im Opel e-Corsa Rally Platz: ADAC Sportpräsident Ennser

Dr. Hans-Gerd Ennser

Geburtstag: 5. Mai 1959
Geburtsort: Passau (D)
Herkunftsland: Deutschland

Direktor des Amtsgerichts Freyung
Werdegang
Seit 2010: Präsidiumsmitglied im DMSB sowie FIA-Sportkommissar
Seit 2018: Vorstandsvorsitzender des ADAC Südbayern
Seit 2021: ADAC Sportpräsident



Fourmaux: Nach dem vierten Asphalt-Crash in Folge die orangefarbene Karte

M-SPORT

Rallye-WM

Fourmaux: Letzte Chance

Drei WM-Läufe, zwei Unfälle, null Punkte. Nie startete ein Werksfahrer schlechter in die Saison als Adrien Fourmaux. In Portugal lässt M-Sport den Franzosen dennoch ran – auch mangels Alternativen.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Enttäuschung war groß. Mit gesenktem Kopf verließ Arien Fourmaux den Servicepark in Zagreb. Doch nicht nur der Franzose war nach der erneuten Nullnummer bedient. „Die Situation ist schwierig, das weiß auch Adrien“, sagt M-Sport Teamchef Richard Millener. „Im Moment sehen wir zu viele Unfälle, die uns viel Geld kosten. Das müssen wir besser kontrollieren. Jetzt wechselt die WM auf Schotterpisten, das müssen wir nutzen. Deshalb sind wir bei unserer Analyse der Geschehnisse zum Schluss gekommen, dass Adrien auch in Portugal im Puma Rally1 sitzen wird. Er muss verstehen, dass er seinen Speed besser kontrolliert, die Rallyes beendet und an einigen Stellen zeigt, dass er das Tempo hat, um mit der Spitze zu kämpfen, aber auf kontrollierte Weise. Es liegt an ihm herauszufinden, wie er das liefern kann.“

Anders als in den zurückliegenden Jahren in ähnlichen Phasen mit Ott Tänak, Elfyn Evans oder Teemu Suninen geschehen, sieht die M-Sport-Führung Zweitliga-Starts bei Fourmaux als wenig zielführend. „Wenn wir das tun, müssen wir ihm die Zeit geben, um sich anzupassen und dann wieder zurückzukommen, aktuell ein zu langer Prozess“, erklärt Millener. Soll heißen: Entweder Fourmaux legt den Schalter um oder er ist raus.

Doch Alternativen gibt es kaum. Am ehesten steigt Pierre-Louis Loubet vom Kunden- zum Werksfahrer auf. Daneben hofft M-Sports WRC2-Pilot Jari Huttunen, bei den schnellen Schotter-Rallyes zum Zuge zu komme. Als Favorit wird jedoch Andreas Mikkelsen gehandelt. Der WRC2-Weltmeister ist nicht nur Teil der Red-Bull-Familie, er könnte für ein Rally1-Werks-Cockpit jederzeit aus seinem Toksport-Skoda aussteigen. „Noch hat mich niemand angesprochen“, so der Norweger. „Aber natürlich bin ich gesprächsbereit.“ ■

Rallye-WM, WRC2 und Rallycross

Solberg liebt die Action

Neben WM und WRC2 kehrt Hyundai-Werkspilot Oliver Solberg nach zweijähriger Pause am Steuer eines i20 RX1 ins Rallycross-Cockpit zurück.

Wie zu erwarten, hat Hyundai für die Schotterrallyes in Portugal und auf Sardinien Dani Sordo für den dritten i20 Rally1 nominiert. Oliver Solberg wird mangels Rally1-Cockpit sieben Monate nach der Rallye Finnland (Unfall) in den nochmals verbesserten i20 Rally2 zurückkehren und in Portugal um WRC2-Punkte kämpfen.

Doch schon Anfang Juli ist der 20-jährige Schwede mit einem 600-PS-RX1-Boliden unterwegs. „Ich liebe die Power und Action im Rallycross“, schwärmt Solberg, der beim EM-Lauf im heimischen Höljes einen Hyundai i20 von Hedströms Motorsport steuert. „Wir haben jetzt viel getestet und dabei unsere Philosophie und Erfahrungen von PSRX eingebracht. Ich freue mich auf die Rallycross-Rennen, aber Priorität hat weiter die Rallye-WM.“ ■ RK

HEDSTRÖM

Reichlich Rallycross-Erfahrung trotz seiner Jugend: Oliver Solberg

Deutsche Rallye-Meisterschaft

Volles Haus in Sulingen

Beim DRM-Lauf in Sulingen stehen 18 Turbo-Allradler der Topklasse RC2 sowie der Saisonauftakt des ADAC Opel e-Rally Cups im Mittelpunkt.

Schon für den zweiten von sieben Läufen zur Deutschen Rallye-Meisterschaft am Wochenende in Sulingen haben über 60 Teams genannt. Besonders dünn ist die Luft in der Topklasse RC2. Während Auftaktsieger Philip Geipel (Skoda), Titelverteidiger Marijan Griebel (Citroën) sowie Julius Tannert (VW) und Dominik Dinkel (Ford) auf maximale DRM-Punkte schielen, kämpfen elf Fahrer um den Sieg in der neugeschaffenen Gentleman-Trophy. Auf dem Programm stehen 13 Wertungsprüfungen über knapp 160 WP-Kilometer.

Rund um Sulingen startet auch der ADAC Opel e-Rally Cup in die neue Saison. Die elf Teams aus sechs Nationen werden in ihren vollelektrischen e-Corsa-Rallys wie zumeist eine verkürzte Route mit weniger Wertungskilometern absolvieren. ■ RK



DÖRRENBACHER

Saisonauftakt im Rahmen der DRM: Opels vollelektrischer Marken-Cup



Rudelbildung



Ein großes Feld und enge Abstände: Beim Saisonstart wurde die DTM den Erwartungen gerecht und zeigte GT3-Sport auf allerhöchstem Niveau

DTM

Die neue DTM-Saison begann in Portimão mit Siegen für Lucas Auer (Mercedes) und Nico Müller (Audi). Erster Tabellenführer ist jedoch Lambo-Pilot Mirko Bortolotti.

Von: **Michael Bräutigam**

Wie sinnlos der Blick aufs Zeitentableau bei Testfahrten ist, zeigte sich bereits im ersten freien Training der Saison. Denn praktisch aus dem Stand wurde die Test-Bestzeit von Dennis Olsen (Porsche) eingestellt und letztlich deutlich unterboten. Alle Augen richteten sich deshalb auf die erste wirkliche Bewährungsprobe im ersten Qualifying am Samstag.

Die Asse, die bei einigen Herstellern noch in den Ärmeln steckten, wurden nur so rausgeschüttelt. Gegenüber dem Training wurden die Zeiten noch mal um eine Sekunde schneller, und vorne standen sehr zur Verwunderung des geneigten Betrachters Lamborghini und Mercedes – beide waren zuvor bei den Testfahrten nämlich eher unauffällig.

Bortolotti drehte der Konkurrenz dabei eine besonders lange Nase. Statt zwei Sätze Michelin-Reifen zu verfeuern, wie die anderen 28 Protagonisten, legte er nur einen Run hin. Dieser katapultierte den grob geschätzt zu 99,7 Prozent aus Selbstvertrauen bestehenden Italiener auf die erste Pole-Position des Jahres.

Wer übrigens mit dem Namen Mikaël Grenier bisher nichts anzufangen wusste, der war spätestens nach dem Qualifying informiert, welches der Kanadier nur um elf Tausendstelsekunden geschlagen auf Platz 2 beendete – noch knapp vor Mercedes-Markenkollege Lucas Auer.

Kein Vortrieb beim Restart

Auch das Auftaktrennen war für Bortolotti anscheinend nicht viel aufregender als ein Spaziergang im Park. Während das direkte Gegnerumfeld auf den Undercut setzte, steuerte er erst nach zehn Runden die Boxengasse zum Pflicht-Reifenwechsel an. Danach ging es stramm in Richtung erstem DTM-Sieg – aber eben doch nicht bis ganz dorthin.

Ausgerechnet GRT-Teamkollege Rolf Ineichen rollte nämlich nach dessen Boxenstopp aus. Ein Problem bei der Benzinzufuhr, das nicht nur das Ende des Rennens für den Schweizer bedeutete, sondern auch: Safety Car.

> „Ich musste stark bremsen, um nicht in Thiim reinzufahren, aber dann wurde ich getroffen. Das war nicht Renés Fehler, sondern ein Domino-Effekt.“
>
> Ferrari-Pilot Felipe Fraga

Bortolottis Vorsprung vor dem stark aufgelegten Auer und Grenier war dadurch hinfällig. Der Restart endete dann im Chaos, weil der Führende beim Umspringen der Ampel nicht so recht wegkam. Wie zuvor bei Ineichen sorgte auch bei Bortolotti ein durch die Schleichfahrt (in Ineichens Fall durch die Boxengasse) entstandener Hitzestau dafür, dass die Benzinpumpe sich verschluckte. Ein Problem, das auch Nicki Thiim im T3-Lambo ereilte. Das fiel aber nicht auf, weil er sowieso in der rechten Reihe hinter Bortolotti gefangen war. All das sorgte dafür, dass René Rast (Audi) dem Ferrari von Felipe Fraga ins Heck krachte. Für beide war danach das Rennen vorbei. „Ich musste stark bremsen, um nicht in Nicki Thiim reinzufahren, aber dann wurde ich ziemlich heftig getroffen. Das war nicht Renés Fehler, sondern einfach ein Domino-Effekt“, sagte der Brasilianer. Auch Grenier wurde ein Opfer dieses Durcheinanders und fiel letztlich sogar aus den Punkterängen.

Kampf der GT3-Giganten

Durch das Kuddelmuddel entstand kurz darauf eine Mercedes-Dreifachführung bestehend aus Auer, HRT-Pilot Luca Stolz und GruppeM-Fahrer Maro Engel. Letzterer zählte zu den fünf Fahrern, die noch nicht gestoppt hatten und profitierte davon, dass man den Pflichtstopp ab diesem Jahr auch während einer Safety-Car-Phase erledigen darf.

Bortolotti bekam seinen Huracán nach einem kurzen Reset schnell wieder in Fahrt und war bei Engels Angriff auf Abt-Audi-Fahrer Ricardo Feller mit durchgeschlüpft. Was folgte, war das Duell zweier GT3-Giganten. Am

Ende rang der Lambo den AMG nieder – jedoch zu spät, um noch weiter vorne anzugreifen. „Wenn man das Rennen von Anfang an kontrolliert, erwartet man natürlich mehr als Platz 3“, war Bortolotti etwas zerknirscht. „Aber das ist Motorsport. Diese Dinge können passieren, und man kann in der Situation nur versuchen, das Maximale rauszuholen.“

Auer und Stolz fuhren derweil einen Auftakt-Doppelsieg für Mercedes ein, und Stolz ließ sich nach enttäuschendem Quali noch den ersten Zusatzpunkt für die schnellste Runde gutschreiben. „Das Team hat einen mega Job gemacht, wir hatten den schnellsten Pitstop“, bedankte Stolz sich beim Team. Die HRT-Truppe fertigte Stolz um satte drei Sekunden schneller ab als Auer von seiner Winward-Truppe neu besohlt wurde. Der beim Finale 2021 noch zurückgepfiffene Österreicher durfte sich dennoch über den Sieg freuen: „Ich bin überglücklich“, sagte Auer, wusste aber auch: „Ich hatte ein bisschen Glück beim Restart.“

Müller und Rosberg erlöst

Der Sonntag lief deutlich ruhiger ab, nur am Start wurde es (zu) eng, als im Hinterfeld vier Autos nebeneinander in die erste Kurve stachen. Im Qualifying hatte sich Nico Müller die Bestzeit geholt, nachdem er am Samstag einen echten Seuchentag erlebte. Nach nur drei Runden war das Rennen vorbei, weil er sich bei einer eigentlich nur leichten Berührung einen Reifenschaden zuzog. Auch Rosberg-Teamkollege Dev Gore war nach Kollisionen – die erste schon in der Einführungsrunde – früh raus.

Am Sonntag aber nutzten sowohl Müller als auch Gore die zwangsweise gesparten Reifen im Qualifying: Müller fuhr zu seiner ersten DTM-Pole in der GT3-Ära und Gore mit P12 zum besten Quali-Ergebnis. Anders als Bortolotti am Vortag konnte der Schweizer seinen Startplatz auch in einen Sieg umwandeln. Nur Fraga blieb in erweiterter Schlagdistanz, während Bortolotti ein einsames Rennen auf P3 fuhr.

„Dieser Erfolg ist insbesondere deshalb schön, weil wir im vergangenen Jahr viele Probleme hatten und nun gezeigt haben, dass man wieder mit uns rechnen muss“, war Müller nach seinem ersten Sieg seit 2020 erleichtert. Tatsächlich lief 2021 nicht viel beim Rosberg-Team zusammen, das Audi-intern unterm Strich klar im Schatten des Abt-Teams stand. Teamchef Kimmo Liimatainen richtete sich entsprechend an seine Mannschaft: „Ich muss mich bei unseren Jungs und Mädels bedanken, die über den Winter nicht den Kopf in den Sand gesteckt haben.“

> „Wenn man das Rennen von Anfang an kontrolliert, erwartet man mehr als Platz 3. Aber das ist Motorsport. Diese Dinge können passieren.“
>
> Lambo-Pilot Mirko Bortolotti

Hinter Fraga, dem also ebenfalls Wiedergutmachung gelang, konnte sich auch Bortolotti diesmal über seinen dritten Platz richtig freuen. „Was sich gestern wie eine Niederlage anfühlte, ist heute eher wie ein Sieg“, konstatierte der Lamborghini-Werksfahrer angesichts der Tabellenführung. Denn so wie sich einige Pechvögel des Samstags einen Tag später zu den Gewinnern zählen durften, drehte sich auch das Schicksal einiger Samstags-Jubler am Sonntag um.

Für Lucas Auer ging es von Startplatz 4 ins Rennen, wobei sein Auto insgesamt 50 (!) kg schwerer war als noch im Samstags-Quali. Nach diesem hatten AMG, Lambo und Ferrari nämlich 20 kg einladen müssen. Am Sonntag kamen bei AMG und Audi noch mal 5 kg hinzu, bei Lambo weitere 10 kg. Porsche durfte schon nach dem Samstags-Quali 25 kg ausladen, der BMW blieb komplett unangetastet.

Mit dem Erfolgsballast des Sieges am Samstag hatte Auer also ein wortwörtlich zentnerschweres Handicap. Nach vielversprechendem Beginn und trotz aller möglichen Punkte ging der Boxenstopp in die Hose. Weil ein Rad nicht richtig festgezogen war, musste er noch mal zur Box und ging natürlich leer aus. Der Vortages-Zweite Stolz musste nach einer frühen Kollision seinen AMG vorzeitig abstellen und blieb so ebenfalls ohne Punkte.

Der Auftakt in die DTM-Saison machte vor allem Lust auf mehr. Selbst auf einer so schwierigen Strecke wie Portimão lagen in beiden Qualifyings zwei Dutzend Fahrer in einer Sekunde – Überraschungen inklusive. ■ ▷



DTM

Das erste Podium der Saison: Luca Stolz, Lucas Auer, Mirko Bortolotti (v. l.)



AUDI/KRAELING

Erlöst: Nico Müller und das Rosberg-Team holten den ersten GT3-DTM-Sieg

NACHRICHTEN

LOEBS DOPPELTE MISSION

Gaststarter Sébastien Loeb schlug sich bei seiner DTM-Premiere nicht nur beachtlich (P16 und P18), sondern war auch in einer Doppelrolle vor Ort. Das Team Sébastien Loeb Racing startet in der TCR Europe, die ebenfalls in Portimão ihren Saisonauftakt ausfuhr (siehe S. 28). Es ist dabei nicht die einzige offensichtliche Verbindung zwischen DTM und der TCR-Serie: Albert Deuring, der langjährige Technik-Leiter von Abt Sportsline, ist seit einigen Jahren oberster Ingenieur beim Team Target Competition, das heuer wieder in der TCR Europe startet.

EUSER FÄHRT UND FÄHRT

Und noch eine Verbindung zwischen DTM und Rahmenprogramm: Cor Euser fuhr in einem Marc II V8 mit Mustang-Silhouette zu einem Sieg sowie einem zweiten Platz in der spanischen Langstreckenmeisterschaft. 1991 absolvierte der mittlerweile 65-jährige Niederländer insgesamt 13 DTM-Rennen in einem BMW.

RAST IM ALTFAHRZEUG

Im vergangenen Jahr gab es immer wieder Diskussionen um die Konkurrenzfähigkeit des dritten Abt-Audi, den Sophia Flörsch pilotierte. Die oft geäußerte Kritik: zu alt, deshalb zu langsam. In diesem Jahr sitzt DTM-Rückkehrer René Rast in genau diesem Auto und war im Samstags-Quali auf Anhieb Schnellster der drei „Äbte“. Damit dürften die Diskussionen beendet sein.

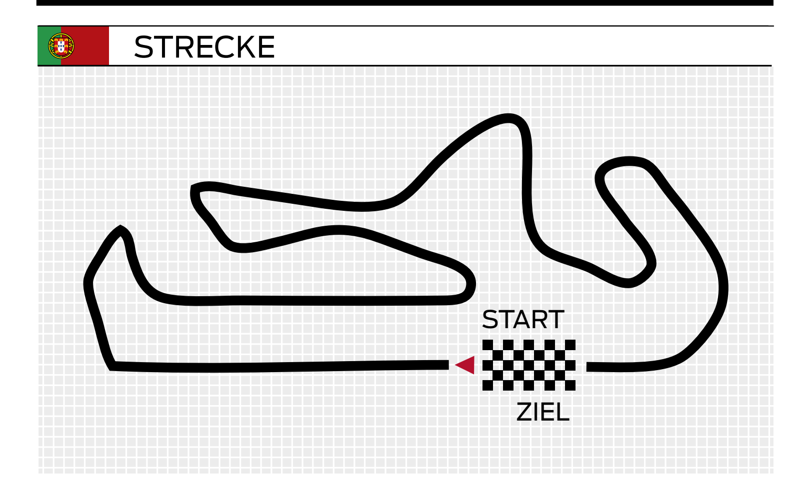
NORIS-QUALI IN GRUPPEN

Wie schwer es schon auf einer normalen Strecke ist, in einem 29 Fahrzeuge großen Feld eine freie Runde im Qualifying zu erwischen, erlebten beim Auftakt so einige Fahrer. Da stellt sich die Frage, wie das erst auf dem nur 2,3 km kurzen Stadtkurs des Norisrings werden soll. Die Antwort: Dort soll das Feld in zwei Gruppen aufgeteilt werden, sodass am Ende möglichst repräsentative Quali-Ergebnisse entstehen.

DTM-2022-RESULTATE

AUTÓDROMO DO ALGARVE PORTIMÃO (P) 4,653 KM

STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1

1.	Mirko Bortolotti	1.39,678 min
2.	Mikaël Grenier	+ 0,011 s
3.	Lucas Auer	+ 0,041 s
4.	Felipe Fraga	+ 0,060 s
5.	Nicki Thiim	+ 0,251 s
6.	Maro Engel	+ 0,255 s
7.	Sheldon van der Linde	+ 0,277 s
8.	Luca Stolz	+ 0,310 s
9.	Maximilian Götz	+ 0,412 s
10.	Nico Müller	+ 0,420 s
11.	René Rast	+ 0,494 s
12.	Maximilian Buhk	+ 0,556 s
13.	Ricardo Feller	+ 0,599 s
14.	Clemens Schmid	+ 0,603 s
15.	Arjun Maini	+ 0,606 s

QUALIFYING RENNEN 2

1.	Nico Müller	1.39,794 min
2.	Mirko Bortolotti	+ 0,207 s
3.	Felipe Fraga	+ 0,217 s
4.	Sheldon van der Linde	+ 0,218 s*
5.	Lucas Auer	+ 0,261 s
6.	Luca Stolz	+ 0,269 s
7.	Marco Wittmann	+ 0,313 s
8.	Kelvin van der Linde	+ 0,359 s
9.	Ricardo Feller	+ 0,360 s
10.	Maximilian Götz	+ 0,395 s
11.	Laurens Vanthoor	+ 0,416 s
12.	Dev Gore	+ 0,442 s
13.	René Rast	+ 0,489 s
14.	Marius Zug	+ 0,491 s
15.	Mikaël Grenier	+ 0,510 s*

* +3 Startplätze (Track Limits im 1. Rennen)

ERGEBNIS RENNEN 1

Portimão (P): 30.04.2022; 1. von 16 Läufen;
32 Runden à 4,653 km = 148,896 km
29 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter: 25 Grad, teils wolkig/trocken
Pole-Position:
#63 Mirko Bortolotti, Lamborghini Huracán GT3, 1.39,678 min = 168,0 km/h
Schnellste Runde:
#4 Luca Stolz, Mercedes-AMG GT3, 1.41,154 min = 165,6 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Lucas Auer (A)	Mercedes/Winward	57.55,325 min	25 +1*
2.	Luca Stolz (D)	Mercedes/HRT	+ 0,851 s	18 +1*
3.	Mirko Bortolotti (I)	Lamborghini/GRT	+ 1,811 s	15 +3*
4.	Kelvin van der Linde (ZA)	Audi/Abt Sportsline	+ 3,052 s	12
5.	Dennis Olsen (N)	Porsche/SSR	+ 3,406 s	10
6.	Ricardo Feller (CH)	Audi/Abt Sportsline	+ 4,405 s	8
7.	Sheldon v. d. Linde (ZA)	BMW/Schubert	+ 4,768 s	6
8.	Laurens Vanthoor (B)	Porsche/SSR	+ 5,365 s	4
9.	Philipp Eng (A)	BMW/Schubert	+ 7,399 s	2
10.	Maro Engel (D)	Mercedes/GruppeM	+ 7,468 s	1

* Zusatzpunkte für die Top 3 des Qualifikationstrainings (3-2-1) und für die schnellste Rennrunde (1)

ERGEBNIS RENNEN 2

Portimão (P): 01.05.2022; 2. von 16 Läufen;
33 Runden à 4,653 km = 153,549 km
29 Fahrer gestartet, 23 gewertet; Wetter: 25 Grad, sonnig/trocken
Pole-Position:
#51 Nico Müller, Audi R8 LMS GT3, 1.39,794 min = 167,9 km/h
Schnellste Runde:
#74 Felipe Fraga, Ferrari 488 GT3, 1.41,681 min = 164,7 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Nico Müller (CH)	Audi/Rosberg	56.59,568 min	25 +3*
2.	Felipe Fraga (BR)	Ferrari/AF Corse	+ 3,415 s	18 +1/+1*
3.	Mirko Bortolotti (I)	Lamborghini/GRT	+ 8,447 s	15 +2*
4.	Marco Wittmann (D)	BMW/Walkenhorst	+ 10,283 s	12
5.	Maximilian Götz (D)	Mercedes/Winward	+ 12,734 s	10
6.	Kelvin van der Linde (ZA)	Audi/Abt Sportsline	+ 13,553 s	8
7.	Laurens Vanthoor (B)	Porsche/SSR	+ 14,349 s	6
8.	Sheldon van der Linde (ZA)	BMW/Schubert	+ 18,002 s	4
9.	Ricardo Feller (CH)	Audi/Abt Sportsline	+ 19,754 s	2
10.	Maro Engel (D)	Mercedes/GruppeM	+ 21,579 s	1

* Zusatzpunkte für die Top 3 des Qualifikationstrainings (3-2-1) und für die schnellste Rennrunde (1)

STAND FAHRER

1.	Bortolotti	35 Punkte
2.	Müller	28
3.	Auer	26
4.	Fraga	20
5.	K. van der Linde	20
6.	Stolz	19
7.	Wittmann	12
8.	Olsen	10
9.	Götz	10
10.	Feller	10
11.	Vanthoor	10
12.	S. van der Linde	10
13. ff.	Eng/Engel/Grenier	2

STAND TEAMS

1.	GRT	35 Punkte
2.	Abt Sportsline	30
3.	Team Rosberg	28
4.	Merc.-AMG Winward	26
5.	SSR Performance	20

STAND HERSTELLER

1.	Mercedes-AMG	58 Punkte
2.	Audi	58
3.	Lamborghini	35
4.	BMW	24
5.	Porsche	20
6.	Ferrari	19



DTM

Doppelspitze: Bortolotti führt die Fahrerwertung an, GRT die Teamwertung

KOMMENTAR

TARNEN UND TÄUSCHEN

Klappern gehört zum Handwerk. Und Sandbagging zu jeder Fahrzeugklasse, in der eine Balance of Performance zur Anwendung kommt. So dreist, wie einige Hersteller vor den Rennen in Portimão hinter dem Berg gehalten haben, hat man diese Täuschungsmanöver aber selten gesehen. Egal ob Fahrer oder Vertreter von Teams und Herstellern: Es wird gelogen, dass sich die Balken biegen, und man kann beinahe die Krokodilstränen sehen, die den Fahrern in den Augen stehen, wenn sie von ihrem aussichtslosen Kampf im Cockpit erzählen. Speziell bei Mercedes musste man nach den Äußerungen beim Test davon ausgehen, dass sie dem Feld hoffnungslos hinterherfahren würden. Im Qualifying fuhr man dann plötzlich zwei Sekunden schneller und am Samstag fast zum Dreifachsieg. Marco Wittmann machte seinem Unmut Luft: „Für die Fans oder auch Journalisten ist es schwierig abzuschätzen, wenn jemand sagt, dass er zu langsam ist, und zum Qualifying werden auf einmal die Pferdestärken ausgepackt“, so der BMW-Pilot. Die Basis für ein gesundes Vertrauensverhältnis sieht wahrlich anders aus – egal ob zu DTM-Mitstreitern, Fans oder eben Journalisten.



Michael Bräutigam
Redakteur
Automobil

Supercars

Endlich wieder oben

Will Davison (Ford) hat in Perth seine mehrjährige Sieglos-Serie beendet. Shane van Gisbergen (Holden) gewann die anderen beiden Rennläufe.

Von: **Michael Bräutigam**



SUPERCARS

Nach fünfeinhalb Jahren Warten: Will Davison erlöste sich mit einem Sieg

Van Gisbergen baut seine ohnehin deutliche Tabellenführung damit weiter aus. Das Flutlicht-Rennen am Samstagabend sah zunächst aber Anton de Pasquale (Ford) als Führenden. Der DJR-Pilot war von der Pole gestartet und wurde von Markenkollege Cameron Waters verfolgt. Van Gisbergen schien auf P3 festzuhängen, fuhr jedoch später zum Stopp und schnappte sich mit den besseren Reifen am Ende den Sieg – gleichzeitig war das der insgesamt 600. Holden-Triumph bei den Supercars.

Ins erste Sonntagsrennen startete Davison von der Pole, wurde jedoch gleich am Start von Waters kassiert. In dieser Reihenfolge ging es auch zunächst ins Ziel, trotz einer Rot-Unterbrechung wegen eines Unfalls und einer späteren Safety-Car-Phase.

Doch Waters erhielt eine Fünf-Sekunden-Strafe, weil er beim Verteidigen gegen Davison die Strecken verlassen hatte, um sich vorne zu halten. Somit stand nicht nur der erste Saisonsieg des DJR-Teams fest, sondern auch Davison durfte zum ersten Mal seit Bathurst 2016 wieder jubeln.

Der dritte Durchgang hätte fast noch einen anderen Fahrer „erlöst“: den ebenfalls seit 2016 sieglosen James Courtney (Ford). Der hatte sich mit einem Undercut die Führung erarbeitet, konnte sich jedoch letztlich nicht mehr gegen Van Gisbergen wehren. Der Neuseeländer zog sechs Runden vor Schluss vorbei und sicherte sich den achten Saisonsieg. ■

NACHRICHTEN

NASCAR: REGENPAUSE BEIM CUP-RENNEN

Nur 78 von geplanten 400 Runden gingen am Sonntag beim Cup-Rennen in Dover über die Bühne. Dann kam der Regen, anschließend die Dunkelheit, und der Rest des Rennens musste mangels Streckenbeleuchtung auf Montag (nach Redaktionsschluss) verschoben werden. Wie der Lauf auf der „Monster Mile“ ausging, lesen Sie also erst in der nächsten Ausgabe.

NASCAR: BERRY SIEGT BEIM JUNIOR-FEST

Josh Berry (Chevrolet) hat in Dover seinen ersten Saisonsieg in der zweiten NASCAR-Liga geholt und dabei ein wahres Fest für JR Motorsport angeführt. Die vier Fahrer aus dem Team von Dale Earnhardt Jr. landeten allesamt in den Top 5, nur unterbrochen von Gibbs-Pilot Ty Gibbs (P3). Tabellenführer bleibt A.J. Allmendinger.

DTM

Mehr Nachhaltigkeit im Blick

E-Fuels? Elektrifizierung? Auch in der DTM beschäftigt man sich damit, wie man nachhaltiger werden kann. Doch die Zeitachsen verschieben sich.

Von: **Michael Bräutigam**

Schon im letzten Jahr setzte DTM-Boss Gerhard Berger vieles daran, dass man einen synthetischen Kraftstoff einsetzt. Daraus wurde bekanntlich nichts, und auch in diesem Jahr fährt man weiter mit einem konventionellen fossilen Kraftstoff.

Berger möchte dabei keinen Schnellschuss und keine halbgare Lösung, sondern sofort einen hundertprozentigen E-Fuel. „Wollen wir machen, müssen wir machen“, lautet die Ansage des Tirolers. Aktuell scheitert es an drei Punkten: Der Verfügbarkeit in den benötigten Mengen, den Kosten und der nötigen Vorlaufzeit, um die Motoren anzupassen. Denn reine E-Fuels erreichen aktuell noch keine 98 Oktan oder mehr, wie im Rennsport üblich. Im ADAC GT Masters sorgt aktuell schon der zu 50 Prozent aus erneuerbaren Komponenten bestehende, aber 98 Oktan „starke“ Sprit für (unbegründete) Berührungs- und Haltbarkeits-Ängste.

E-DTM frühestens 2024

Schaute man in Portimão durchs Fahrerlager, prangte dort schon – wie bereits im letzten Jahr – der Schriftzug der „DTM Electric“, die ursprünglich für 2023 angedacht war. Doch die Halbleiterkrise macht auch vor der E-DTM nicht Halt. Berger schätzt, dass man mit dem eigentlich recht weit gediehenen Prototypen erst in zwölf Monaten fertig ist.

Der elektrische DTM-Ableger kommt also frühestens 2024. Außerdem ist die Finanzierung des Großprojekts eine weitere Aufgabe, schließlich fing man in der Entwicklung praktisch bei null an. Aktuell ist man auf der Suche nach einem strategischen Investor. ■



BMW

Aktuell fahren die DTM-Autos noch mit herkömmlichem fossilem Kraftstoff



DTM

Der Prototyp für die DTM Electric soll erst in rund 12 Monaten fertig sein

Podium in Rennen 1: Helmut und Mike Halder, Young, Baldan (v. l.)

Perfektes Comeback

TCR EUROPE

Beim Saisonstart in Portimão sicherten sich Jack Young (Honda) und Franco Girolami (Audi) die Siege. Mike Halder feierte nicht nur den Sieg als Teamchef, sondern auch P2 beim Comeback.

Von: **Michael Bräutigam**

Die starke Leistung des Halder-Teams hing jedoch mehr als einmal am seidenen Faden. Zuerst galt es, im ersten Quali-Segment unter die Top 12 zu kommen, was Halder nur um ein paar Hundertstel gelang. Nach einem kleinen Setup-Umbau, der sich als goldrichtig herausstellen sollte, reichte es im anschließenden Q2 sogar zur Bestzeit und damit zur Pole beim Comeback. Team-Neuzugang Jack Young machte das Ergebnis mit P2 perfekt.

Im wenige Stunden später stattfindenden ersten Rennen lief dann augenscheinlich alles nach Plan. Zuerst gab es nämlich in der Anfangsphase den Führungswechsel, als Halder Young durchließ. Tatsächlich verbremste er sich jedoch und Halder ließ die Tür auf, als er den nordirischen Teamkollegen auf sich zufliegen sah. Der bekam doch noch die Kurve und fuhr zum ersten Sieg in der TCR Europe überhaupt. Halder konnte den Speed nicht halten. „Ich hatte schon zu Beginn Untersteuern", berichtete der Schwabe. Was im Rennverlauf beim Fronttriebler bekanntlich nicht besser wird.

Viel Lob für Kumho-Reifen

Der Schock und damit der zweite seidene Faden zeigte sich auf der Ausrollrunde: Sowohl bei Young als auch bei Halder ging der auf dem Autódromo do Algarve besonders belastete linke Vorderreifen in die Knie. Eine Runde mehr und statt eines Doppelsiegs hätte es gut und gerne auch einen Doppelausfall geben können.

Davon abgesehen waren die seit diesem Jahr verwendeten Kumho-Reifen überhaupt kein Gesprächsthema. Er bietet ähnlichen Grip wie der Yokohama von vor zwei Jahren und ist fast so langlebig wie der Hankook des Vorjahres. Lob für die neuen Pneus gab es praktisch unisono.



Der Halder-Doppelsieg am Samstag hing am seidenen Faden: Eine Rennrunde mehr und beide Autos wären vermutlich mit einem Reifenschaden ausgeschieden.

Das Reversed Grid am Sonntag sollte dann einmal mehr für Action sorgen. Der von Pole gestartete Pepe Oriola wollte für einen weiteren Honda-Sieg sorgen und setzte sich zu Beginn gleich ab. Doch dann musste das Safety Car auf die Strecke und die Abstände waren wieder eingefroren. Nach dem Restart gab es ein enges Duell zwischen Oriola und Comtoyou-Audi-Neuzugang Franco Girolami, das der amtierende Vizemeister nach einem leichten Bodycheck gewann. Sehr zum Missfallen Oriolas, der dem Argentinier anschließend den Handschlag verweigerte. Den spannenden Mehrkampf um P3 entschied Girolamis Teamkollege Tom Coronel haarscharf für sich.

Vortagessieger Young und Mike Halder belegten letztlich P11 (nach Strafe) sowie P9, was für sie P2 und P3 in der Tabelle bedeutet. Für Mike geht es nach seiner Rückkehr heute (Mittwoch) direkt weiter in den Padborg Park, wo er am Wochenende bei der TCR Dänemark startet.

Für Michelle Halder war nach P15 im Q1 klar, dass keine großen Punkte drin sein werden. Mit zweimal P14 holte die einzige Dame im Feld jedoch bei ihrer Rückkehr ebenfalls Zählbares. ■

PORTIMÃO, 1. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Young/Honda	12 Runden
2.	Mike Halder/Honda	+ 2,246 s
3.	Baldan/Hyundai	+ 3,306 s
4.	Callejas/Cupra	+ 4,786 s
5.	F. Girolami/Audi	+ 5,115 s
6.	Files/Hyundai	+ 6,833 s
7.	Gavrilov/Cupra	+ 7,928 s
8.	Coronel/Audi	+ 11,084 s
9.	Oriola/Honda	+ 11,642 s
10.	Filippi/Cupra	+ 12,763 s

PORTIMÃO, 2. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	F. Girolami/Audi	12 Runden
2.	Oriola/Honda	+ 1,866 s
3.	Coronel/Audi	+ 6,447 s
4.	Filippi/Cupra	+ 6,617 s
5.	Files/Hyundai	+ 7,155 s
6.	Gavrilov/Cupra	+ 7,908 s
7.	Galas/Hyundai	+ 8,837 s
8.	Callejas/Cupra	+ 10,304 s
9.	Mike Halder/Honda	+ 11,576 s
10.	Davidovski/Audi	+ 12,913 s

STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Franco Girolami (RA)	68
2.	Jack Young (GB)	59
3.	Mike Halder (D)	58
4.	Josh Files (GB)	51
5.	Pepe Oriola (E)	48
6.	Isidro Callejas (E)	47
7.	Klim Gavrilov (RUS)	46
8.	Tom Coronel (NL)	38
9.	John Filippi (F)	36
10.	Nicola Baldan (I)	27

WTCR

Kompaktes Feld für Saison fünf

Am Wochenende startet der Tourenwagen-Weltcup leicht verspätet in seine fünfte Saison. In Pau kämpfen 18 Fahrer um den bestmöglichen Auftakt ins neue Rennjahr.

Von: **Michael Bräutigam**



WTCR

Zwei Ex-Champions, die um den Titel kämpfen wollen: Norbi Michelisz und der erst letzte Woche bestätigte Rob Huff

Als die Tourenwagen-Weltserie zuletzt in Pau gastierte, war sie womöglich auf dem Höhepunkt ihres Bestehens. Im Jahr 2009 stellten vier Werksteams insgesamt 16 Fahrzeuge, dazu kamen hochkarätige Privatteams wie Engstler, Wiechers oder Sunred.

Die Rückkehr auf den engen Stadtkurs ist von weniger Euphorie begleitet. Cupra und Zengo Motorsport verkündeten letzte Woche immerhin, dass man wieder in der WTCR startet. Jedoch nur mehr mit zwei Autos für Rob Huff und Dániel Nagy. Neben Gaststarter Éric Cayrolle geht das Feld also mit nur noch 17 Einschreibungen in die Saison.

Die Gründe dafür sind vielfältig. Zum einen ist der Rennkalender nicht sonderlich hochwertig, außer Nordschleife, Vila Real und – sofern dort überhaupt gefahren wird – Macau gibt es wenig Namhaftes respektive Attraktives.

Aus den Reihen der Teams hört man zudem oft, dass der Promoter in seiner Arbeit noch Luft nach oben hat. Oft sind etwa die Rennübertragungen hinter einer Paywall, obwohl Eurosport Events die Serie vermarktet.

Und nicht zuletzt der Wandel in der Automobilindustrie, die sich zunehmend nachhaltig und elektrifiziert darstellt. Das betrifft nach VW, die schon Ende 2019 ausstiegen, nun auch Hyundai und Cupra, die ihr Aufgebot für 2022 halbieren. Bleibt zu hoffen, dass die Hybridisierung für 2023 neuen Schwung gibt.

Das Feld ist jedoch immer noch stark besetzt, weshalb der Kampf um den Titel ähnlich spannend wird wie zuletzt. Der sportliche Ablauf sieht nun wieder vor, dass das erste Rennen in der Reihe des Qualifyings gestartet wird, das zweite Rennen dann mit Reversed Grid. Auch die Renndistanzen werden etwas länger, und das erste Rennen wird mit mehr Punkten belohnt. ■

ETCR

E-Weltcup mit DTM-Anstrich

Auch die vollelektrische ETCR startet in Pau in die Saison. Mit Titelverteidiger Mattias Ekström und Serien-Neuling Bruno Spengler starten gleich zwei ehemalige DTM-Champions in der ersten Saison als E-Weltcup.

Von: **Michael Bräutigam**



ROMEO FERRARIS

Zurück im Tourenwagen: DTM-Champion Bruno Spengler startet im Alfa

Mit Maxime Martin, Adrien Tambay und Tom Blomqvist stehen sogar noch drei weitere aus der DTM bekannte Namen am Start. Während Spengler und Martin für das Alfa-Romeo-Team Romeo Ferraris starten, treten Ekström, Blomqvist und Tambay im EKS-Team mit dem Cupra e-Racer an. Das Alfa-Aufgebot wird von Luca Filippi und Giovanni Venturini komplettiert, die Cupra-Mannschaft von Jordi Gené.

Ganz ohne DTM-Vergangenheit im Fahrerkader tritt Hyundai an. Mit den Stammfahrern Norbert Michelisz, dem Vorjahres-Vizemeister (damals noch Pure ETCR) Jean-Karl Vernay sowie Neuzugang Mikel Azcona hat man große Chancen auf den Titel. Der vierte Hyundai-Fahrerplatz wird auf Sportwagen-Ass Nick Catsburg sowie Kevin Ceccon aufgeteilt, weil beide noch andere Verpflichtungen haben.

Für die erste Saison der vollelektrischen ETCR als Weltcup hat man auch den Ablauf etwas umstrukturiert. Die zwölf Fahrer werden je einem sechsköpfigen Pool zugelost, in dem sie um den Sieg kämpfen. So weit, so bekannt. Neu ist, dass es nun ein Training gibt, um die Startpositionen für die zwei Viertelfinals auszufahren. Die Top 3 sowie die letzten 3 treten dann jeweils in einem Viertelfinale an. Im Halbfinale mischen sich die Felder anhand der Viertelfinal-Ergebnisse teilweise durch, ehe im Finale noch mal alle sechs Fahrer eines Pools gegeneinander antreten.

Auf eine Renndistanz von maximal 20 Minuten gilt es in diesem Finale, den „King“ des jeweiligen Pools auszufahren. ■



Duo infernale

Fabio Quartararo und Francesco Bagnaia fuhren in Jerez in einer eigenen Liga. Bagnaia gewann und könnte nun eine Aufholjagd beginnen, wie er sie Ende letzten Jahres vorgeführt hat. Doch dieses Jahr sind noch andere schnell – vor allem Aleix Espargaró auf der Aprilia.

Von: **Imre Paulovits**

Das Tempo war höllisch. Das restliche Feld weit abgehängt, kreisten die rote Ducati von Francesco Bagnaia und die blaue Yamaha von Fabio Quartararo eng beisammen um den Kurs. Wer würde zum Schluss den längeren Atem haben? Bagnaia machte zunächst eine Lücke auf, doch in den letzten drei Runden holte Quartararo wieder auf und kam immer näher. Doch Bagnaia gab alles, machte in den letzten schnellen Rechtskurven keinen Fehler, bremste auch die Zielkurve optimal an und konnte so seinen ersten Sieg 2022 feiern – nur eine Woche, nachdem er sich in Portimão seine Schulter schwer angeschlagen hatte.

Alles anders

Wenn das erste Europa-Wochenende der MotoGP in Portimão auch verregnet war, bot Jerez eine Traumkulisse. Strahlender Sonnenschein und Temperaturen, die bis am Sonntag immer wärmer wurden und an der 30-Grad-Grenze kratzten. Doch dies brachte andere Probleme mit sich. In den letzten beiden Jahren beklagten Fahrer, dass die Temperatur des Vorderreifens im Windschatten in die Höhe schießt, mit ihr der Luftdruck, und so der vordere Grip verschwindet. Doch in Jerez trat das Phänomen auch ohne Windschatten auf, weil die immer weiter optimierte Aerodynamik immer stärkeren Abtrieb generiert, und dies zusammen mit den immer besser funktionierenden Fahrwerksabsenkungen den Vorderreifen viel stärker belastet. Bislang klagten hauptsächlich die KTM-Piloten über den Vorderreifen, in Jerez sagten fast alle, dass der härteste eigentlich zu weich sei.

> „Ich musste mich zurückfallen lassen, denn hinter Bagnaia heizte sich mein Reifen zu sehr auf. Ich fand einfach keine Stelle, an der ich an ihm vorbeikam."
>
> Fabio Quartararo

„Einige kommen besser damit klar, andere weniger", musste auch Suzukis Ex-Weltmeister Joan Mir einsehen. Wer keine Probleme zu haben schien, war Fabio Quartararo. Nach seinem Portimão-Sieg beflügelt, fuhr er in FP4 eine Pace, über die alle nur staunen konnten, und sie sahen ihn schon im Rennen entfliehen wie zuvor an der Algarve. Doch im Qualifying schlug Francesco Bagnaia zu. Nach vier Pole-Positions in Folge in Jerez glaubte Quartararo schon, auch die fünfte einzustreichen, doch dann brach Bagnaia den letztjährigen Quali-Rekord des Weltmeisters und war mehr als 0,4 Sekunden schneller als dieser. In der heutigen Zeit in der MotoGP eine Ewigkeit. „Ich bin froh, dass ich in Portimão auch mit der verletzten Schulter das Rennen durchgefahren bin, denn dort habe ich das Gefühl für das Vorderrad wiedergefunden", gab Bagnaia nach seiner Pole-Position zu Protokoll. Aber ob er die Pace von Quartararo würde mitgehen können, da war er sich nicht sicher. Es gab aber noch einen, der bis über beide Ohren grinste: Aleix Espargaró schaffte es mit der Aprilia wieder in die erste Startreihe und lag auch bei der Pace richtig gut.

Hatten die ersten beiden der letztjährigen MotoGP-Weltmeisterschaft nach den Schwierigkeiten der Übersee-Rennen ihre Form wiedergefunden, suchte



Die zwei vom anderen Stern: Francesco Bagnaia (#63) und Fabio Quartararo (#20) entflohen dem Rest

DUCATI



MOTOGP



Unbarmherzig: Marc Márquez schnappte sich Miller (#43) zum Schluss



DUCATI

Bagnaia: Auf Erfolgsspur zurück



MOTOGP

Nun Dauergast auf dem Podest: Aleix Espargaró (#41) konnte Miller und Márquez locker abhängen

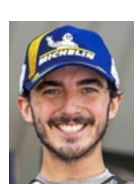
Marc Márquez vergeblich nach einer Balance, mit der er in Jerez schnell fahren konnte. Nachdem er am ersten Tag nur 20. war, konnte er sich nur mit seiner typischen Art in die Q2 reinschleichen, indem er Jack Miller hinterherfuhr. Vom strahlenden Helden, der der achtfache Weltmeister einst in Jerez war, fehlte jede Spur. „Wenn ich zwischen P5 und P7 ins Ziel komme, ist das ein gutes Resultat", meinte er am Samstagabend.

Doch dann wuchs der Ex-Weltmeister im Rennen wieder über sich hinaus. Er verfolgte Jack Miller über das gesamte Rennen. Und wie er dann am Ducati-Werksfahrer in Turn 5 zweimal vorbeiwischte und dazwischen einen Vorderrad-Rutscher in der Zielkurve abfing, war wieder unnachahmlich. Schließlich wurde er Vierter. „Damit muss ich mehr als zufrieden sein", gab er zu. „Der Save linksherum geht, aber erst, wenn ich das auch in einer Rechtskurve hinbekomme, kann ich sagen, dass ich wieder ganz der Alte bin."

Konzessionen verloren

Lange steckte Aleix Espargaró hinter Miller und Marc Márquez fest. Während des Saves von Márquez schaffte es der Aprilia-Pilot, gleich an beiden vorbeizuziehen, und er machte auch gleich eine Lücke zu ihnen auf. „Pecco und Fabio hatten heute eine Pace, die niemand mitgehen konnte", gab Espargaró zu. „Aber ich war nicht viel langsamer. Ich hatte eine viel bessere Pace als Miller und Márquez, aber ich fand einfach keine Stelle, an der ich vorbeikam. Sie bremsten beide sehr spät und standen mir dann in den Kurven im Weg. Wir müssen unbedingt unsere Kupplung verbessern. Ich verliere immer am Start, das können wir uns einfach nicht leisten." Aber der Spanier ist wieder WM-Zweiter. Und Aprilia hat dank seines weiteren Podestplatzes ab nächstem Jahr seine Konzessionen verloren. Denen trauert in Noale aber niemand nach – den Titel zu jagen, davon hatte niemand zu träumen gewagt, und jetzt ist es für die eingeschworene Truppe Realität geworden. ■

DREI FRAGEN AN FRANCESCO BAGNAIA



WIE HABEN SIE ES GESCHAFFT, WIEDER ZU GEWINNEN?
Ich hatte einen der besten Starts meiner Karriere. Danach bin ich Turn 2 Kampflinie gefahren, weil ich Angst hatte, dass Fabio Quartararo angreift. Dann habe ich noch auf die letzte Kurve geachtet, denn letztes Jahr hatte er eine sehr gute Beschleunigung aus Turn 12 heraus. Ich wusste, dass Fabio heute der Mann war, den es zu schlagen galt, aber ich hatte im Rennen auch die Pace. Ich hatte nur etwas Angst um den Reifendruck vorn, denn bei den Bedingungen kann er zu weit in die Höhe steigen. Der Hinterreifen ist gerutscht, der vordere bekam Probleme. Noch schneller hätte ich nicht fahren können. Aber es hat perfekt hingehauen.

HABEN SIE NUN DAS FAHRGEFÜHL WIEDERGEFUNDEN, MIT DEM SIE LETZTES JAHR VIER RENNEN GEWINNEN KONNTEN?
Ich hatte schon in den Wintertests das Gefühl, dass wir es finden würden, aber als die Saison begann, sah die Realität anders aus. Wir haben es richtig gemacht, nicht zu sehr zu versuchen, das Motorrad an mich anzupassen, sondern mir einen anderen Fahrstil anzugewöhnen. Ich denke, ich bin jetzt wieder in der Form, wie ich letztes Jahr war.

WIRD ES ALSO SO WEITERGEHEN?
Ich werde versuchen, weiter zu gewinnen. Das muss ich auch, denn wir haben bereits sechs Rennen hinter uns, und ich habe bereits 33 Punkte Rückstand in der Weltmeisterschaft.

Gedämpfter Speed

In Jerez hatte die KTM-Truppe mit neuen Problemen zu kämpfen. Schlechtes Einlenkverhalten und Vibrationen hinderten Brad Binder und Miguel Oliveira an besseren Resultaten.

Von: **Imre Paulovits**



POLARITY PHOTO

Brad Binder (#33): Trotz Vibrationen immerhin in den Top 10

Nach einem siebten und einen sechsten Platz in den beiden Freitagstrainings sah es für Brad Binder noch richtig hoffnungsvoll aus. Doch sein Teamkollege Miguel Oliveira war bereits jeweils neun Plätze weiter hinten zu finden. Dass am Samstag keiner der beiden KTM-Werkspiloten in die Q2 kam, zeigte dann, dass die erhoffte Konstanz der diesjährigen RC16 noch nicht da ist. Dazu hatte Oliveira noch weitere Sorgen. „Ich hatte in FP4 endlich einen Weg gefunden, dass ich mein Motorrad so fahren konnte, wie ich es zuvor gern gehabt hätte, aber dann hatte ich bei der ersten Ausfahrt im Qualifying ein Problem mit der Fahrhöhenverstellung“, berichtete Oliveira. „Das andere Motorrad war ganz anders abgestimmt, weil wir etwas probiert hatten, so musste ich das Qualifying ohne Ride-Height-Device fahren. Die ganzen Mappings waren aber auf viel Antrieb ausgelegt, und ich musste mich auch völlig umstellen.“

Von den Plätzen 15 und 21 startend, hatten es die KTM-Werkspiloten Brad Binder und Miguel Oliveira dann auch im Rennen nicht leicht. Remy Gardner ging von Startplatz 18 ins Rennen, hatte aber sein eigenes Abenteuer, weil ihm gleich in der ersten Runde der linke Flügel abgefahren wurde. „In den schnellen Kurven hat es mir den Lenker quergestellt“, gestand der Moto2-Weltmeister. „Es war ein unwahrscheinlicher Kampf.“ Oliveira kam über einen zwölften Platz nicht hinaus. „Bei meiner Startposition war das das Beste, was ich machen konnte“, gestand der Portugiese. „Wir hatten auch das Problem, dass sich das Motorrad nicht auf die engen Linien lenken ließ und wir zu viel Zeit auf der Reifenflanke verbringen mussten, wodurch der Reifen natürlich überhitzte.“ Brad Binder schaffte es gerade in die Top 10, doch auch er klagte über das Einlenken, außerdem bekam er Vibrationen. „Ich hoffe, dass wir beim Test eine Lösung finden“, so der Südafrikaner.“ ■

KOMMENTAR

SO LANGSAM KEHRT WIEDER NORMALITÄT in die Motorrad-WM ein. Das heißt aber nicht, dass wir nicht unerwartete und spannende Rennen erleben. Die Stimmung, die in Jerez herrschte, zeugte von einer fast schon vergessenen Zeit, und der Zweikampf, den die wiedererstarkten beiden letztjährigen Tabellenführer Fabio Quartararo und Francesco Bagnaia sich lieferten, wird wohl noch für eine ganze Weile für Gesprächsstoff sorgen. Die Dorna hat alles getan, die Motorrad-WM so gut wie nur möglich über die Corona-Krise zu bringen. Deshalb waren die spanischen Macher umso gespannter, ob die Fans nach zwei Jahren Unterbrechung ihrer Gewohnheiten wiederkommen werden. Und sie kamen.
Jede Krise kann auch eine Chance sein, gestärkt aus ihr herauszukommen, und die Motorrad-WM hat schon einige gemeistert. Bin schon gespannt, wie die Fans die Rückkehr zum Sachsenring feiern werden.



Imre Paulovits
Leiter Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

MEHR PFERDESTÄRKEN
Andalusien hat eine Tradition mit Pferden, und noch heute lieben es die Leute, eine feine Kutschfahrt durch die ländlichen Gebiete und durch altertümliche Städtchen zu machen. Vor dem Grand-Prix-Wochenende ließen sich Moto2-Weltmeister Remy Gardner und Moto3-Weltmeister Pedro Acosta dazu überreden, sich statt der Vierbeiner mit KTM Duke vor eine traditionelle Kutsche spannen zu lassen und diese durch Jerez zu ziehen.
Die Passanten staunten nicht schlecht.

LEGENDE LORENZO
Der fünffache Weltmeister Jorge Lorenzo wurde am Samstag in den Kreis der MotoGP-Legenden aufgenommen. Der bald 35-jährige Mallorquiner kam gut gelaunt ins Fahrerlager, und als ihn Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta am Samstag die Medaille überreichte und Lorenzo auf der Wand neben seinem Bild unterschrieb, waren eine Menge seiner alten Weggefährten wie Wilco Zeelenberg und Ramon Forcada vor Ort, aber auch Yamaha-Renndirektor Lin Jarvis und Ducati-Corse-Marketingchef Paolo Ciabatti gaben sich die Ehre. Und nicht zuletzt waren viele MotoGP-Piloten und die junge spanische Garde aus den kleineren Klassen gekommen, um Lorenzo zu feiern. Sein einstiger Erzfeind Dani Pedrosa, mit dem er zu Beginn seiner Karriere eine tiefe Fehde führte, mit dem er aber heute eine gute Freundschaft pflegt, hatte ihn schon zuvor draußen an der Strecke getroffen und ihn dann auch bei der Ehrung noch einmal umarmt. „Als ich mit 15 Jahren in die WM kam, habe ich nur gestaunt, heute, 20 Jahre später, bin ich stolz, was ich erreicht habe und dass viele junge Fahrer ein Vorbild in mir sehen“, gestand Lorenzo..



PAULOVITS

Jorge Lorenzo (l.) und Carmelo Ezpeleta bei der Verleihung des Legendentitels

JEREZ LEBT
Mit der Rückkehr der Zuschauer war auch die Stadt während des Wochenendes ein Tollhaus mit Tausenden von Motorrädern in den Straßen. Aber am imposantesten war, wie am Rennsonntag bereits um sieben Uhr die Hänge um die Strecke voller Menschen waren.

MOTOGP-ERGEBNISSE

Jerez (E) – 1. Mai 2022 6. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 110,575 km über 25 Runden à 4,423 km. 25 Fahrer gestartet, 22 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft: 27 Grad, Asphalt: 44 Grad. Schnitt des Siegers: 161,7 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP22	25	41.00,554 min	292,6 km/h	1.37,669 min	H/M	25
2.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	25	+0,285 sec	290,3 km/h	1.37,678 min	H/M	20
3.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	25	+10,977 sec	295,8 km/h	1.38,184 min	H/M	16
4.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	25	+12,676 sec	293,4 km/h	1.38,059 min	H/M	13
5.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP22	25	+12,957 sec	295,0 km/h	1.38,140 min	H/M	11
6.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	25	+13,934 sec	295,8 km/h	1.38,222 min	H/M	10
7.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	25	+14,929 sec	292,6 km/h	1.38,472 min	H/M	9
8.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP21	25	+18,436 sec	297,5 km/h	1.38,567 min	H/M	8
9.	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP21	25	+18,830 sec	293,4 km/h	1.38,553 min	H/M	7
10.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	25	+20,056 sec	293,4 km/h	1.38,550 min	H/M	6
11.	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	25	+20,856 sec	293,4 km/h	1.38,545 min	H/M	5
12.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	25	+23,131 sec	294,2 km/h	1.38,609 min	H/M	4
13.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	25	+25,306 sec	295,0 km/h	1.38,851 min	H/M	3
14.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	25	+27,358 sec	296,7 km/h	1.38,678 min	H/M	2
15.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	25	+27,519 sec	291,8 km/h	1.38,643 min	H/M	1
16.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP22	25	+29,278 sec	292,6 km/h	1.39,029 min	H/M	–
17.	Andrea Dovizioso (I)	Yamaha YZR-M1	25	+35,204 sec	291,8 km/h	1.38,983 min	H/M	–
18.	Fabio Di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP21	25	+35,361 sec	294,2 km/h	1.39,142 min	H/M	–
19.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	25	+38,922 sec	292,6 km/h	1.38,556 min	H/M	–
20.	Remy Gardner (AUS)	KTM RC16	25	+43,378 sec	289,5 km/h	1.39,068 min	H/M	–
21.	Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RS-GP	24	+44,299 sec	292,6 km/h	1.39,409 min	H/M	–
22.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP22	21	+1.07,681 min	291,8 km/h	1.38,740 min	H/M	–
	nicht gewertet:							
	Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	10	+15 Runden	289,5 km/h	1.38,926 min	H/M	–
	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP22	9	+16 Runden	296,7 km/h	1.38,429 min	H/M	–
	Darryn Binder (ZA)	Yamaha YZR-M1	5	+20 Runden	291,1 km/h	1.38,948 min	H/M	–

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Bagnaia	1.36,170 min
2.	Quartararo	1.36,623 min
3.	A. Espargaró	1.36,933 min
4.	Miller	1.37,049 min
5.	M. Márquez	1.37,145 min
6.	Zarco	1.37,220 min
7.	Nakagami	1.37,254 min
8.	Bezzecchi	1.37,285 min
9.	Mir	1.37,330 min
10.	Martín	1.37,526 min
11.	Bastianini	1.37,618 min
12.	Viñales	1.37,675 min
13.	P. Espargaró	1.37,138 min
14.	Rins	1.37,401 min
15.	B. Binder	1.37,544 min
16.	Morbidelli	1.37,668 min
17.	Di Giannantonio	1.37,882 min
18.	Gardner	1.37,889 min
19.	Marini	1.37,910 min
20.	Bradl	1.37,937 min
21.	Oliveira	1.37,958 min
22.	A. Márquez	1.38,014 min
23.	Dovizioso	1.38,064 min
24.	Salvadori	1.38,244 min
25.	D. Binder	1.38,405 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Quartararo	89
2.	A. Espargaró	82
3.	Bastianini	69
4.	Rins	69
5.	Bagnaia	56
6.	Mir	56
7.	Zarco	51
8.	Binder	48
9.	M. Márquez	44
10.	Oliveira	43

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Ducati	131
2.	Yamaha	89
3.	Aprilia	83
4.	Suzuki	80
5.	KTM	76
6.	Honda	57

WM-STAND TEAMS

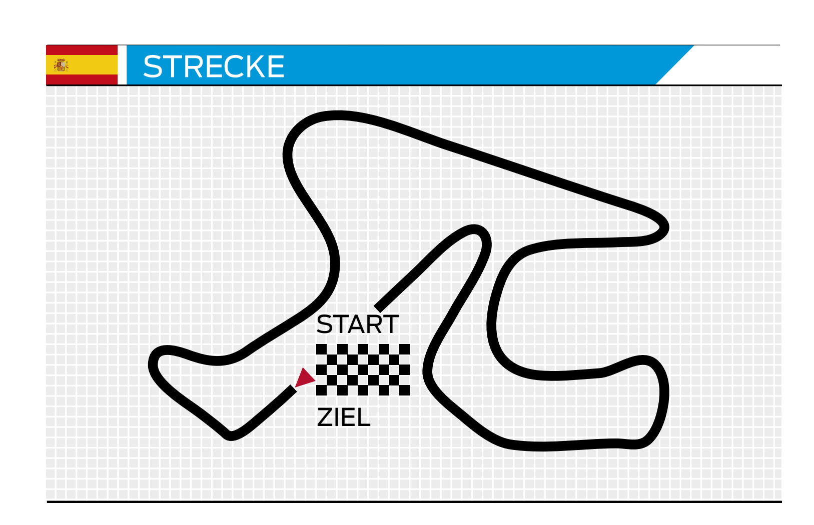
	Team	Punkte
1.	Team Suzuki Ecstar	125
2.	Aprilia Racing	109
3.	Monster Energy Yamaha MotoGP	107
4.	Ducati Lenovo Team	98
5.	Red Bull KTM Factory Racing	91
6.	Pramac Racing	79
7.	Repsol Honda Team	79
8.	Gresini Racing MotoGP	69
9.	LCR Honda	37
10.	Mooney VR46 Racing Team	29

„Es ist erst weniger als ein Drittel der WM gefahren, aber zu den Favoriten gehört neben mit und Bagnaia sicher auch Aleix Espargaró."

Fabio Quartararo

CIRCUITO DE JEREZ (E) 4,423 KM

Rundenrekord: **1.37,669, Francesco Bagnaia (Ducati), 2022**
Quali-Rekord: **1.36,170, Francesco Bagnaia (Ducati), 2022**
Topspeed-Rekord: **300,8 km/h , Johann Zarco (Ducati), 2021**





MOTOGP

Aleix Espargaró (r.) und Francesco Bagnaia: Zwei mit Anspruch auf den Titel

Ai Ogura ganz oben angekommen u



Geschafft: Ai Ogura ist der 20. japanische GP-Sieger in der mittleren Klasse

MOTOGP

Es war nur eine Frage der Zeit, bis der Japaner Ai Ogura seinen ersten GP-Sieg feiert. Aber Arón Canet war es, der die größte Heldentat zustande brachte. Marcel Schrötter hätte ganz vorn dabei sein können.

Von: **Imre Paulovits**

Was dieser Mann an diesem Rennwochenende durchgemacht hat, war wahrlich übermenschlich. Nach dem Massensturz in Portimão stellte sich heraus, dass Arón Canet, der das Rennen bis dahin angeführt hatte und im Kiesbett abspringen musste, sich dabei die Unterseite der rechten Speiche, die die Gelenkpfanne des Handgelenks bildet, gebrochen hatte. Er wurde am Montag in Barcelona operiert, es wurden zwei Kompressionsschrauben eingesetzt. „Als

MotoGP

Bradl am Boden, Testfahrten nötig

Stefan Bradl fuhr in Jerez mit einer Wildcard, doch nach zwei Stürzen musste er das Rennen aufgeben. Umso mehr hat sich gezeigt, dass bei Honda dringend weitere Testfahrten nötig sind.

Von: **Imre Paulovits**

Von der Wildcard bei seinem 200. Grand Prix hatte Stefan Bradl viel erwartet. Doch auch wenn Bradl am Freitag nur eine Zehntelsekunde langsamer war als Marc Márquez, so reichte dies nur für die 22. Zeit. Am Samstag legte er zu und war in FP3 im zweiten Streckenabschnitt gar Zweitschnellster. Doch ein Sturz beendete seine Hoffnungen, in Q2 einzuziehen, und nach Q1 blieb ihm der 20. Startplatz. Im Rennen stürzte Bradl am Ende der ersten Runde in der Zielkurve, doch er konnte weiterfahren. Ein zweiter Sturz in der zehnten Runde beendete sein Rennen dann endgültig. „Es ist schade, dass wir das Rennen nicht zu Ende fahren konnten, denn unsere Pace war auch nach dem ersten Sturz nicht allzu schlecht“, konstatierte Bradl traurig. „Die Bedingungen waren heute viel wärmer, und vielleicht hat das ein wenig zu unserer Situation beigetragen. Jetzt werden wir uns auf den Test am Montag hier konzentrieren und sehen, wie wir Honda am besten helfen können.“

HRC

Stefan Bradl in Jerez: Zwei Stürze ließen ihn das Rennen nicht beenden

Die Hilfe bei der Entwicklung hat die neue RC213V auch dringend nötig. Vor der Saison sah es noch so aus, als wären die Probleme aus dem Vorjahr behoben, und Pol Espargaró war in Mandalika Schnellster. „Aber wie sich herausstellte, waren wir eben nur unter den dortigen Bedingungen und mit den dortigen Reifen gut“, stellte Pol Espargaró in Jerez klar. „Wenn wir den Grip nicht haben, haben wir diese Balance nicht.“ Dass Marc Márquez einen vierten Platz herausfuhr, war wieder eine der fahrerischen Meisterleistungen des achtfachen Weltmeisters, aber er ist auf dem Motorrad in akuter Sturzgefahr. Es ist sicherlich nicht einfach, auf dem Niveau, auf dem sich derzeit die MotoGP befindet, und damit, dass sie mit den Anpresshilfen auch die Reifen immer weiter an ihre Grenzen drängt, den richtigen Kompromiss zu finden. ■

nd titelverdächtig

ich wieder bei Kräften war, fragte ich Dr. Mir, ob ich in Jerez wohl fahren könnte", gestand Canet. „Er meinte, dass die Schrauben fest sitzen, ich aber unheimliche Schmerzen haben werde." Der Pons-Pilot biss aber auf die Zähne und qualifizierte sich für den vierten Startplatz. Was er dann im Rennen aufführte, wird man so schnell nicht vergessen. Ai Ogura hatte sich zwar gleich am Start an die Spitze gesetzt und eine irre Pace vorgelegt, Canet blieb aber dran und setzte ihn bis zum Schluss unter Druck. „Es war ein schweres Rennen nach einer schweren Woche", gab der völlig entkräftete Canet hinterher zu. „Die letzten 15 Runden waren sehr schmerzhaft, und weil ich mit dem anderen Arm kompensieren musste, bekam ich in dem Arm Pump. Aber es hat sich gelohnt."

Ai Ogura, der auch bei seinen bisherigen Podestplätzen nie wirklich zufrieden war, konnte sich nun endlich freuen. „Ja, ich freue mich riesig, es endlich geschafft zu haben. Aber es ist bislang nur ein Sieg, wir wollen bei jedem Rennen darum kämpfen und auch um den Titel." Auch Tony Arbolino als Dritter war der gleichen Meinung wie Ogura und Canet: Celestino Vietti hat zwar in Übersee sehr gute Rennen gehabt, doch nun sind sie drei die stärksten dieser Klasse.

Marcel Schrötter hatte diesmal das Potenzial, auch in diesem Kreis mit dabei zu sein. In FP3 war er Viertschnellster, doch in der Q2 ging gar nichts. „Ich weiß nicht, was mit dem Reifen oder dem Motorrad war, aber ich hatte überhaupt kein Gefühl", sprach Schrötter gesenkten Hauptes. So blieb ihm nur der 18. Startplatz. Im Rennen stürmte er von dort auf den fünften Platz vor! „Ich bin sehr glücklich, aber auch wütend auf mich selbst wegen des Qualifyings", gestand Schrötter. „Im Rennen hat von Anfang an alles gepasst, und am Ende lag ich nur neun Sekunden hinter der Siegerzeit" ■

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Obwohl über das ganze Rennwochenende herrlichstes Sonnenwetter herrschte, gab es noch am Samstag an mehreren Stellen der Strecke Wasserflecken. In den letzten Wochen und Monaten hatte es in Andalusien extrem viel geregnet, das Wasser kam durch den Asphalt an die Oberfläche. Etliche Piloten, die irgendwo herausgetragen wurden und auf die nassen Flecken kamen, büßten es mit einem Sturz. Am Rennsonntag war die Strecke dann aber trocken. Vor dem Grand Prix sind mehrere Mauern nach hinten versetzt und die Kiesbetten erweitert worden, so wie es letztes Jahr gefordert wurde. Bis nächstes Jahr sollen weitere folgen.

MOTOGP

Da es mittlerweile 21 Grands Prix gibt und noch mehr dazukommen sollen, werden die gemeinsamen Testtage der MotoGP weiter beschränkt. Am Montag nach dem WM-Finale wird es nur noch einen Testtag auf der gleichen Strecke geben. Nach der Wintersperre kommen drei Testtage für die Testfahrer und die Rookies sowie drei weitere Testtage auf einer Strecke und noch zwei weitere vor dem Saisonbeginn auf einer zweiten. Während der Saison wird es auch nur zwei Montags-Tests auf zuvor bekannt gegebenen Strecken geben.

MOTO2

Keminth Kubo, der sich nach einem Sturz in Portimão durchs Wochenende kämpfte und im wiedergestarteten Rennen mit einem zwölften Platz belohnt wurde, startete voller Hoffnung ins Jerez-Wochenende, musste aber nach starken Schmerzen in FP1 aufhören. In der Clinica Mobile wurde eine Zwerchfellentzündung diagnostiziert, und Kubo wurde durch Ex-Moto2-Pilot Stefano Manzi ersetzt. Manzi wurde im Rennen 13.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Jerez (E) – 1. Mai 2022 6. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 101,729 km über 23 Runden à 4,423 km. 30 Fahrer gestartet, 23 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft 26 Grad, Asphalt 39 Grad

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Ai Ogura (J)	Kalex	23	39.16,357 min	1.41,920 min	25
2.	Áron Canet (E)	Kalex	23	+2,509 s	1.41,810 min	20
3.	Tony Arbolino (I)	Kalex	23	+3,669 s	1.41,885 min	16
4.	Augusto Fernández (E)	Kalex	23	+5,358 s	1.41,925 min	13
5.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	23	+9,245 s	1.41,999 min	11
6.	Celestino Vietti (I)	Kalex	23	+12,122 s	1.42,016 min	10
7.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	23	+13,918 s	1.42,509 min	9
8.	Joe Roberts (USA)	Kalex	23	+14,064 s	1.42,422 min	8
9.	Albert Arenas (E)	Kalex	23	+18,980 s	1.42,441 min	7
10.	Jorge Navarro (E)	Kalex	23	+27,767 s	1.42,418 min	6
11.	Alessandro Zaccone (I)	Kalex	23	+31,536 s	1.42,883 min	5
12.	Jeremy Alcoba (E)	Kalex	23	+33,308 s	1.42,946 min	4
13.	Stefano Manzi (I)	Kalex	23	+33,635 s	1.42,958 min	3
14.	Barry Baltus (B)	Kalex	23	+33,751 s	1.42,593 min	2
15.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	23	+33,836 s	1.42,974 min	1
16.	Manuel Gonzalez (E)	Kalex	23	+34,040 s	1.42,824 min	-
17.	Gabriel Rodrigo (RA)	Kalex	23	+37,292 s	1.42,775 min	-
18.	Simone Corsi (I)	MV Agusta	23	+41,128 s	1.43,593 min	-
19.	Zonta v. d. Goorbergh (NL)	Kalex	23	+41,307 s	1.43,604 min	-
20.	Pedro Acosta (E)	Kalex	23	+46,441 s	1.41,983 min	-
21.	Filip Salac (CZ)	Kalex	23	+53,073 s	1.43,595 min	-
22.	Sean Dylan Kelly (USA)	Kalex	23	+56,157 s	1.44,073 min	-
23.	Niccolò Antonelli (I)	Kalex	23	+56,521 s	1.43,969 min	-
	nicht gewertet:					
	Fermín Aldeguer (E)	Boscoscuro	13	+10 Runden	1.41,992 min	-
	Marcos Ramírez (E)	MV Agusta	9	+14 Runden	1.42,994 min	-
	Jake Dixon (GB)	Kalex	8	+15 Runden	1.42,235 min	-
	Somkiat Chantra (T)	Kalex	7	+16 Runden	1.42,017 min	-
	Cameron Beaubier (USA)	Kalex	7	+16 Runden	1.42,771 min	-
	Sam Lowes (GB)	Kalex	6	+17 Runden	1.41,757 min	-
	Romano Fenati (I)	Boscoscuro	4	+19 Runden	1.43,426 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Vietti	100
2.	Ogura	81
3.	Arbolino	70
4.	Canet	69
5.	Roberts	57
6.	Schrötter	47
7.	Chantra	45
8.	Navarro	45
9.	Fernández	44
10.	Lowes	35
11.	Bendsneyder	34

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	150
2.	Boscoscuro	20
3.	MV Agusta	5

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Idemitsu Honda Team Asia	126
2.	Flexbox HP40	114
3.	Elf Marc VDS Racing Team	105
5.	Liqui Moly IntactGP	75

QUALIFYING

	Fahrer	Zeit
1.	Ogura	1.41,289 min
2.	Arbolino	1.41,299 min
3.	Lowes	1.41,321 min
4.	Canet	1.41,369 min
5.	Aldeguer	1.41,620 min
6.	Vietti	1.41,741 min
7.	Chantra	1.41,753 min
8.	Bendsneyder	1.41,815 min
9.	Fernández	1.41,901 min
10.	Acosta	1.41,914 min
11.	Dixon	1.41,966 min
12.	Arenas	1.42,072 min
13.	Navarro	1.42,097 min
14.	Roberts	1.42,100 min
15.	Rodrigo	1.42,367 min
16.	Dalla Porta	1.42,381 min
17.	Baltus	1.42,631 min
18.	Schrötter	1.42,818 min
19.	Ramirez	1.41,907 min
20.	Gonzalez	1.41,950 min
21.	Zaccone	1.42,051 min
22.	Salac	1.42,063 min
23.	Alcoba	1.42,090 min
24.	Van den Goorbergh	1.42,287 min
25.	Beaubier	1.42,295 min
26.	Manzi	1.42,634 min
27.	Fenati	1.42,694 min
28.	Corsi	1.42,828 min

Moto3

Izan Guevara gewinnt, Foggia verl



D-Zug an der Spitze: Izan Guevara (#28) vor seinem Teamkollegen Sergio García und Deniz Öncü (#53)

MOTOGP

Izan Guevara und Sergio García sorgten in Jerez für einen GasGas-Doppelsieg. Honda strauchelte auf der andalusischen Strecke: Scott Ogden war als 12. bester Pilot der Japaner, Dennis Foggia wurde gar nur 18.!

Von: **Dian Sulistiyowati**

Das trieb die Andalusier aus dem Häuschen: Die rot-weißen GasGas, eingesetzt vom Team von Jorge Martínez – Aspar, das noch vor Kurzem wie die Strecke in Jerez den Namen des unvergesslichen Ángel Nieto trug – fuhren daheim den ersten historischen Doppelsieg der Marke heraus. Dass es sich dabei um KTM-Technik handelt, war bei so viel Patriotismus dann ganz nebensächlich. Aber alles wurde überstrahlt vom 17-jährigen Izan

Moto3

Deutsche Teams im Kampf um Sieg dabei

Sowohl Xavier Artigas vom Prüstel-Team als auch Ayumu Sasaki aus Peter Öttls Husqvarna-Team kämpften in Jerez um den Sieg mit.

Bei dem Gemetzel, den sich der Sechserpulk an der Spitze lieferte, war sowohl Xavier Artigas als auch Ayumu Sasaki mal an der Spitze. Und das trotz Longlap Penalties. Wenn es zum Schluss auch nicht reichte, um gegen die Spanier und Öncü anzukommen, freuten die Plätze 5 für Artigas und 6 für Sasaki die Teamchefs Florian Prüstel und Peter Öttl umso mehr.

„Platz 5 ist richtig gut, und ich weiß, dass ich in den nächsten Rennen wieder vorne mitkämpfen kann“, freute sich Artigas. „Beim Bremsen fühle ich mich sehr stark, in den schnellen Kurven muss ich noch besser werden.“ „Ich bin mit dem heutigen Ergebnis zufrieden“, freute sich auch Sasaki. „Nach der gestrigen Strafe war ich kurz davor aufzugeben. Doch das Team hat nicht aufgegeben, und das Motorrad war perfekt abgestimmt. Dennoch war der Reifenverschleiß aufgrund der Aufholjagd höher als bei meinen Konkurrenten. Als es in den letzten Runden um das Podium ging, konnte ich nicht mehr attackieren.“ ■



LEKL

Xavier Artigas (#43) gab alles

MotoGP Rookies Cup

Rueda Spitze, Ros

Mit einem weiteren Sieg konnte sich José Rueda weiter an der Spitze der Tabelle absetzen. Jakob Rosenthaler hatte ein durchwachsenes Wochenende, Freddie Heinrich brach sich die Hand.

Rookies-Cup-Coach Gustl Auinger kann sein Lächeln nie verbergen, wenn er über sein Schützlinge spricht. „Es ist jedes Jahr so, dass neue Fahrer dazukommen und die, die mehr Erfahrung haben, zunächst einen Vorteil haben“, so der Ex-GP-Sieger. „Doch schon nach dem ersten Test hat sich das Niveau angeglichen, und wir haben auch dieses Jahr tolle Pulks. Und was mir noch so gefällt: In der WM haben sie in der Moto3 Schwierigkeiten, den Ehrgeiz der aufstrebenden Jungs zu zügeln, bei uns reichen die Gespräche, und es herrscht Respekt zwischen ihnen. Es macht mir auch im 16. Jahr Spaß.“

In Jerez konnte der 16-jährige Spanier José Rueda, der die ersten beiden Rennen in Portimão gewann, auch das dritte Rennen in Folge gewinnen. Doch im zweiten Rennen schaffte es sein 14-jähriger Landsmann Max Quiles, am besten aus dem Pulk den Windschatten zu nutzen. Er überquerte die Ziellinie als Erster von dem Italiener Luca Lunetta und dem Holländer Collin Veijer, doch da dieser die Streckenbegrenzung überschritten hatte, ging der dritte Platz doch an Rueda, der so einen gesunden Vorsprung von 16 Punkten an der Tabellenspitze hat.

Der Österreicher Jakob Rosenthaler hatte in Jerez ein deutlich schwierigeres Wochenende als in Portimão. „Es ging am Freitag eigentlich gut los“, so Rosenthaler. „Ich war in FP1 15., der Abstand zur Spitze war unter einer Sekunde. In

iert weiter Boden

Guevara. Der Moto3-Junior-Weltmeister von 2020 hat zwar bereits letztes Jahr in Austin seinen ersten Grand Prix gewinnen können, doch die Stimmung nach dem Abbruch-Chaos hatte damals kein ordentliches Fest zugelassen. Aber ein Sieg vor Heimpublikum beim Grand Prix von Spanien, das ist der Traum jedes jungen Rennfahrers, und nun konnte Guevara sich diesen erfüllen. Er schloss mit einem perfekten Wochenende ab: Pole-Position und Sieg.

Wie sich die einzelnen Marken des KTM-Imperiums in einem Sechserpulk um den Sieg stritten, war beeindruckend. Dennis Foggia konnte zu Beginn zwar kurz mithalten, fiel aber immer weiter zurück. Auf dem anspruchsvollen Kurs hatten die KTMs diesmal sowohl das bessere Handling als auch die bessere Beschleunigung, die Hondas hatten das Nachsehen. Auch Deniz Öncü wollte endlich seinen ersten Sieg, und in der vorletzten Kurve war der 18-jährige Türke noch vorn. Doch dann gab es einen Showdown in der Zielkurve, an den sich die Nachwelt wohl noch in Jahrzehnten erinnern wird. Sergio García griff Öncü innen an, und weil beide spät auf der Bremse waren und sich beim Einlenken gegenseitig behinderten, konnte Guevara auf der Außenspur mit Schwung an beiden vorbeiziehen. Und dann gab auch noch Jaume Masiá Deniz Öncü einen Klaps von innen – der Tech3-Pilot kam noch nicht einmal aufs Podest!

„Es war ein verrücktes Manöver", musste Guevara zugeben. „Ich hätte selbst nicht gedacht, dass ich auf diese Weise ganz an die Spitze komme. Aber ich sah die Linie frei und habe sie genutzt. Ich kann es gar nicht in Worte fassen, wie glücklich ich über diesen Sieg bin." García konnte sich mit ihm freuen: „Im WM-Kampf dieser langen Saison sind 20 Punkte unheimlich wichtig. Und wir haben uns hier erst einmal einen unverhofft großen Vorsprung erarbeitet." ■

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Jerez (E) – 1. Mai 2022 6. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 97,306 km über 22 Runden à 4,423 km. 28 Fahrer gestartet, 23 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft 26 Grad, Asphalt 35 Grad

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Punkte
1.	Izan Guevara (E)	GasGas	22	39.19,873 min	1.46,084 min	25
2.	Sergio García (E)	GasGas	22	+0,061 sec	1.46,178 min	20
3.	Jaume Masiá (E)	KTM	22	+0,208 sec	1.46,105 min	16
4.	Deniz Öncü (TR)	KTM	22	+0,319 sec	1.46,128 min	13
5.	Xavier Artigas (E)	CFMoto	22	+0,417 sec	1.46,281 min	11
6.	Ayumu Sasaki (J)	Husqvarna	22	+0,847 sec	1.46,179 min	10
7.	Kaito Toba (J)	KTM	22	+3,787 sec	1.46,655 min	9
8.	Ryusei Yamanaka (J)	KTM	22	+3,982 sec	1.46,553 min	8
9.	Daniel Holgado (E)	KTM	22	+5,811 sec	1.46,532 min	7
10.	Diogo Moreira (BR)	KTM	22	+6,088 sec	1.46,704 min	6
11.	Matteo Bertelle (I)	KTM	22	+11,069 sec	1.46,728 min	5
12.	Scott Ogden (GB)	Honda	22	+11,142 sec	1.46,714 min	4
13.	Ivan Ortolá (E)	KTM	22	+15,546 sec	1.46,844 min	3
14.	Andrea Migno (I)	Honda	22	+15,662 sec	1.46,749 min	2
15.	Stefano Nepa (I)	KTM	22	+15,687 sec	1.46,982 min	1
16.	Elia Bartolini (RSM)	KTM	22	+15,728 sec	1.47,046 min	-
17.	Mario Aji (RI)	Honda	22	+16,582 sec	1.47,204 min	-
18.	Dennis Foggia (I)	Honda	22	+17,529 sec	1.46,979 min	-
19.	David Salvador (E)	Husqvarna	22	+26,213 sec	1.46,873 min	-
20.	Gerard Riu Male (E)	KTM	22	+25,408 sec	1.47,694 min	-
21.	Taiyo Furusato (J)	Honda	22	+25,569 sec	1.47,383 min	-
22.	Syarifuddin Azman (MAL)	Honda	22	+44,166 sec	1.48,198 min	-
23.	Ana Carrasco (E)	KTM	22	+44,337 sec	1.47,989 min	-
	Nicht gewertet:					
	Riccardo Rossi (I)	Honda	13	+8 Runden	1.46,484 min	-
	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	5	+16 Runden	1.46,720 min	-

enthaler kämpft

FP2 bin ich leider gestürzt, habe im Qualifying aber wieder ein gutes Gefühl gehabt und wurde 14. Im Rennen konnte ich gut in der Gruppe mithalten, der Abstand nach vorn war auch nicht allzu groß. Aber dann bin ich in der vorletzten Runde mit jemandem kollidiert, und wir sind beide gestürzt. Im zweiten Rennen fehlte mir einfach der Speed auf den Geraden, so wurde ich von immer mehr überholt und bin aus dem Punkten gefallen."

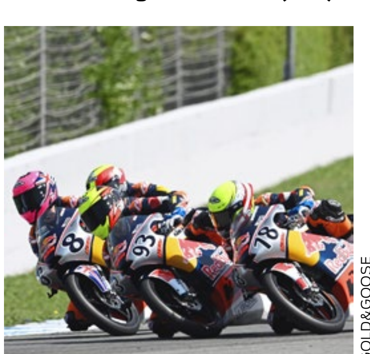
Für den Deutschen Freddie Heinrich endete das Wochenende vorzeitig. Er stürzte im ersten freien Training und zog sich einen Handbruch zu. ■ IP

CUP-STAND

	Fahrer	Punkte
1.	José Rueda (E)	86
2.	Collin Veijer (NL)	70
3.	Casey O'Gorman (IRL)	58
4.	Máximo Quiles (E)	46
15.	Jakob Rosenthaler (A)	13


GOLD&GOOSE

Ein weiterer Sieg für José Rueda (#99)


GOLD&GOOSE

Mitten im Gemetzel: Rosenthaler (#78)

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	García	103
2.	Foggia	82
3.	Guevara	73
4.	Masiá	70
5.	Öncü	63
6.	Sasaki	55
7.	Migno	52
8.	Tatay	42
9.	Artigas	37
10.	Toba	36

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	GasGas	124
2.	Honda	103
3.	KTM	98
4.	Husqvarna	66
5.	CFMoto	61

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	GasGas Aspar Team	176
2.	Leopard Racing	109
3.	Red Bull KTM Ajo	93
4.	CFMoto PrüstelGP	79
5.	Red Bull KTM Tech3	70
6.	Sterilgarda Max Racing Team	66
7.	MT Helmets - MSI	56

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Guevara	1.45,880 min
2.	García	1.46,004 min
3.	Masiá	1.46,051 min
4.	Foggia	1.46,170 min
5.	Öncü	1.46,214 min
6.	Artigas	1.46,225 min
7.	Sasaki	1.46,312 min
8.	Rossi	1.46,315 min
9.	Moreira	1.46,384 min
10.	Tatay	1.46,395 min
11.	Ogden	1.46,454 min
12.	Yamanaka	1.46,483 min
13.	Migno	1.46,815 min
14.	Kelso	1.46,918 min
15.	Ortolá	1.47,165 min
16.	Salvador	1.47,242 min
17.	Bertelle	1.48,204 min
18.	Toba	1.46,858 min
19.	Holgado	1.47,486 min
20.	Suzuki	1.47,489 min
21.	Fernández	1.47,502 min
22.	Riu Male	1.47,625 min
23.	Bartolini	1.47,778 min
24.	Furusato	1.47,819 min
25.	Azman	1.48,075 min
26.	Nepa	1.48,303 min
27.	Aji	1.48,341 min
28.	Carrasco	1.49,241 min



Miguel Pons (#71), Aegerter (#77) und Granado im Clinch

GLÄNZEL

Granado räumt ab

Wenn Dominique Aegerter auch in unheimlich guter Form zum MotoE-Auftakt nach Jerez kam: Beide Rennen gewann der Brasilianer Eric Granado, ein Fehler brachte den Schweizer im zweiten Rennen um das Podest.

Von: **Imre Paulovits**

Im vierten Jahr der MotoE ist einiges anders geworden. Mit dem neuen, um 15 Kilogramm leichteren Motor hat sich das Fahrverhalten geändert, und das neue Schnelllade-Gerät von Enel ermöglicht nun, dass zwei Qualifyings gefahren werden können und die Rennen eine Runde länger sind als bisher. Dazu hat Michelin den Anteil des wiederverwendeten Gummis im Hinterreifen erhöht.

„Der neue Motor hat ein geringeres Kreiselmoment, dadurch haben sich Ansprechverhalten und Motorbremse verändert. In der Traktion ist der neue Hinterreifen gut, dafür hat er weniger Edge-Grip", war das einhellige Urteil der Fahrer.

Im Qualifying setzte sich Miguel Pons durch. Die bislang Schnellsten, Eric Granado und Dominique Aegerter, folgten erst auf den Plätzen 4 und 5. Im ersten Rennen lagen zunächst Pons, Héctor Garzó und Mattia Casadei vorn. Dann rempelte Pons Garzó an, und dieser stürzte. Eric Granado setzte sich drei Runden vor Schluss an die Spitze, und auch Dominique Aegerter, der zunächst gar bis Platz 7 zurückgefallen war, machte sich an den Vormarsch. Er fuhr bis auf den zweiten Platz vor, an Granado kam er aber nicht mehr heran. „Ich bin am Start gut weggekommen, konnte aber zunächst nicht angreifen", gestand der Intact-Pilot. „Meine Gegner hatten einen guten Speed, und es hat nicht viele Gelegenheiten zum Überholen gegeben. Aber drei Runden vor Schluss habe ich mir gesagt, jetzt muss ich angreifen, wenn ich um den Sieg kämpfen will. Schließlich reichte es für den zweiten Platz." Aber immerhin hat der Schweizer so zusammen mit seinem Einsatz in der Supersport-WM in diesem Jahr bei fünf Rennen fünf Podestplätze eingefahren.

Kostspielige Fehler

Im zweiten Rennen ging Aegerter deutlich aggressiver an die Sache und führte das Rennen bald an. Doch Miguel Pons hielt dagegen, und von hinten drängte auch Granado. In der letzten Runde wollte sich Aegerter vor Turn 1 an die Spitze bremsen, doch er wurde hinausgetragen, und auch Granado ging vorbei. Während sich die drei an der Spitze beharkten, rückte von hinten Casadei auf. Und als Aegerter in der letzten Kurve noch einen Ausbremsversuch machte und wieder etwas von der Ideallinie kam, schlüpfte dieser durch und verdrängte ihn vom Podest. „Wirklich ärgerlich, dass ich durch diese zwei Fehler nicht nur den Sieg, sondern auch das Podest verschenkt habe", schimpfte Aegerter. Aber in der Tabelle ist er immerhin Zweiter hinter Granado, der sich auch den zweiten Sieg holte.

Wenn Lukas Tulovic im Winter seinen Platz bei Tech3 auch verloren hat, war er beim Auftakt doch unverhofft dabei. Er durfte in Jerez den bei den 24 Stunden von Le Mans an den Rückenwirbeln verletzten Bradley Smith vertreten. Der 21-Jährige wurde im ersten Rennen Zehnter und im zweiten Zwölfter. ■

ERGEBNIS 1. RENNEN

Jerez (E): 30. April 2022

	Fahrer	Zeit/Rkstd.
1.	Eric Granado (BR)	14.36,988 min
2.	Dominique Aegerter (CH)	+0,696 s
3.	Matteo Ferrari (I)	+1,005 s
4.	Héctor Garzó (E)	+1,537 s
5.	Jordi Torres (E)	+1,697 s
6.	Hikari Okuba (J)	+2,345 s
7.	Alex Escrig (E)	+3,651 s
8.	Miquel Pons (E)	+3,986 s
9.	Marc Alcoba (E)	+5,275 s
10.	Lukas Tulovic (D)	+5,334 s

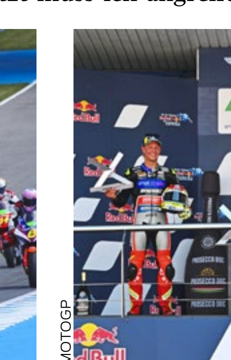
ERGEBNIS 2. RENNEN

Jerez (E): 1. Mai 2022

	Fahrer	Zeit/Rkstd.
1.	Eric Granado (BR)	14.36,321 min
2.	Miquel Pons (E)	+0,217 s
3.	Mattia Casadei (I)	+0,394 s
4.	Dominique Aegerter (CH)	+0,488 s
5.	Hikari Okuba (J)	+1,182 s
6.	Matteo Ferrari (I)	+1,715 s
7.	Jordi Torres (E)	+2,701 s
8.	Alex Escrig (E)	+4,202 s
9.	Niccolò Canepa (I)	+5,471 s
12.	Lukas Tulovic (D)	+10,497 s

CUP-STAND

1.	Granado	50 Punkte
2.	Aegerter	33
3.	Pons	28
4.	Ferrari	26
5.	Okuba	21
6.	Torres	20
7.	Escrig	17
8.	Casadei	16
9.	Garzó	13
11.	Tulovic	10



MOTOGP

Unheimlich eng: Das Feld ist zusammengerückt



MOTOGP

Erstes Podest: Aegerter, Granado und Ferrari (v. l.)



RNF

Als Ersatzfahrer doch dabei: Lukas Tulovic (#3)

Es ist angerichtet



Action IDM Superbike: Nach zwei Jahren in der Isolation ist der Weg für die Fans ganz nah dran am Geschehen wieder frei

DINO EISELE

Jetzt geht es los. Die IDM startet am kommenden Wochenende auf dem Lausitzring in die neue Saison. Einen Vorgeschmack gab es schon.

Von: **Anke Wieczorek**

Genau sieben Tage vor dem Start wurde der Aperitif zum großen Menü gereicht. Ein Großteil der Teams pendelte zum letzten Test vor dem scharfen Start in die Lausitz. Was geht ab?

In der IDM Superbike sollte einem vierten Titel von Markus Reiterberger theoretisch nichts im Wege stehen, doch der Bayer höchstpersönlich wird hellhörig, wenn der Name von Florian Alt auftaucht. Denn der 28-jährige vom BCC-alpha-Van-Zon-Team weiß genau, dass sein drei Jahre jüngerer Konkurrent im Trockenen eine Macht ist. Und er will den Titel: Jetzt. Alt war auch an der Entwicklung der neuen Vorderradgabel des BMW-Wilbers-Teams beteiligt, die intern hoch gehandelt wird. Die Gabel gehört zu den neuen Freiheiten in der Königsklasse. Alternative Gabeln und Gabelbrücken sind aber nur in einem begrenzten Kostenrahmen zugelassen und müssen für alle Motorräder verfügbar sein.

Reiterberger hat sein Fahrwerk von alpha racing. Bei seinem ersten trockenen Ausritt überhaupt am Wochenende benahm sich die BMW M 1000 RR „bockig und aggressiv, aber wir haben das Biest noch am ersten Tag gezähmt, und ich bin mit dem weichen Pirelli-Reifen eine Rundenzeit von 1:38,5 min gefahren. Die vielen Wellen auf dem Ring sind grausam, aber wir haben jetzt mehrere Varianten für die Einstellung des Motorrades zum Saisonstart. Wir kämpfen jetzt noch gegen das Chattering und leichte Vibrationen an."

Reiterberger war zum Abschluss mit 1:38,1 min Schnellster vor Alt, der am Sonntag mit Getriebeproblemen kämpfte und auch noch keinen weichen Reifen eingesetzt hatte. Das verspricht Spannung vom Feinsten an der Spitze. Das Feld hatte eine halbe Sekunde Abstand. Doch die zwei vorne allein – das könnte sich noch ändern. Reiti vermisste in der Lausitz den Russen Vladimir Leonov, obwohl das Hertrampf MO Yamaha Racing Team angereist war. Was er nicht wusste, war, dass der wegen des Ukraine-Krieges nicht startberechtigte YZF-R1M-Fahrer lieber weiter wegen einer Erlaubnis Gas gegeben hat. „Vielleicht steht er ja am Freitag doch noch da und steigt aufs Motorrad", hat auch Teamchef Denis Hertrampf den Fall nicht abgeschlossen. Fakt ist: Leonov würde den Kampf an der Spitze auf jeden Fall aufmischen und um eine Marke bereichern.

14 Fahrer sind in der Königsklasse eingeschrieben: Bastien Mackels (fehlte auf Kawasaki beim Test), Philipp Steinmayr, Jan Mohr, Julian Puffe, Toni Finsterbusch, Luca Grünwald, Daniel Kartheininger und Co. Da kann auf BMW, Honda, Kawasaki und Yamaha viel passieren.

Echte Aufstiegschancen

In der IDM Supersport tummeln sich etliche Aufsteiger aus der Nachwuchsklasse Supersport 300. Statt 50 PS sind jetzt gut 135 PS angesagt. Meister Patrick Hobelsberger hat die Klasse verlassen und fährt jetzt in der Supersport-WM. Nachfolger werden wollen Max Enderlein, Thomas Gradinger und Jan-Ole Jähnig. Die Yamaha-Fraktion ist zwar zahlenmäßig weit überlegen, aber das Menü wird nicht ohne die Zutaten von der Kawasaki-Abteilung mit Andreas Kofler, Luca de Vleeschauwer oder Micky Winkler angerichtet.



Die Sidecars mit Starbesetzung gehören zur IDM wie die Flamme zum Feuer

DINO EISELE

In der IDM Supersport 300 ist der zweifache Titelträger Lennox Lehmann in der Lausitz am Start. Er hat zwar mit dem Freudenberg-Team ein WM-Ticket gelöst und fuhr in der Oberliga gleich bei seinem ersten Einsatz als permanenter Fahrer aufs Podium, aber er kann die Finger auch nicht von der IDM lassen. Der 16-jährige Dresdner fährt auch alle IDM-Rennen, die sich nicht mit der WM überschneiden und bricht damit eine Lanze für KTM. Scott Deroue ist sein Sparringspartner. Der Ex-WM-Fahrer entwickelt für KTM zusammen mit den Freudenbergs das neue Modell in der Klasse. Konkurrenz kommt von einer großen Kawasaki-Garde rund um Marvin Siebdrath und Troy Beinlich sowie von der kleinen, feinen Yamaha-Truppe. Die IDM Supersport 300 ist die Klasse, in der die Fetzen fliegen, und wo vor der letzten Kurve meistens niemand weiß, wer am Ende gewinnt.

Bei den Sidecars ist Multi-Weltmeister Tim Reeves mit seinem Beifahrer Kevin Rousseau am Start, dazu die deutschen Meister Josef Sattler/Luca Schmidt. Das Dessert sind die hart umkämpften Cup-Klassen im Rahmenprogramm.

Die IDM garantiert Action vom Feinsten, Rennsport auf höchstem Level und nach wie vor bleibt sie eine Serie zum Anfassen. Ticketinhaber haben immer auch Zugang zum Fahrerlager und beim Pitwalk am Sonntag die Chance, ganz nah an alle Aktiven heranzukommen. Mehr Informationen unter www.idm.de ■

IDM Superbike

GERT56 bereit

Zwei Fahrer, ein Ziel: Die beiden GERT56-Fahrer Toni Finsterbusch und Julian Puffe haben nach dem ersten Test ein gutes Gefühl für die bevorstehende Saison.

Von: **Anke Wieczorek**

Der 28-jährige Toni Finsterbusch aus dem sächsischen Krostitz und der 26-jährige Thüringer Julian Puffe aus Schleiz müssen in der IDM Superbike jetzt beweisen, was sie mit der BMW M 1000 RR ausrichten können. Zwar sind ab der bevorstehenden Saison in puncto Technik ein paar Freiheiten mehr erlaubt als zuvor. Die Änderungen betreffen unter anderem das Fahrwerk bei der Gabel und der Federbeinumlenkung. Zugelassen sind ab 2022 auch alternative Gabeln und Gabelbrücken eines IDM-Serienpartners. GERT56 setzt trotzdem weiterhin auf die bewährte Seriengabel. Die Tests in Cartagena, Rijeka und Most waren laut Teammanager Karsten Wolf auch mit diesem Material vielversprechend.

„Wir sind ein Privatteam und wollen zeigen, dass die BMW M 1000 RR auch im Kundensport-Trimm in der Lage ist, ganz vorn mitzuhalten", sagt Wolf und fügt hinzu: „Die vielen vierten und fünften Plätze in der ersten Saison in diesem hochkarätigen Feld bewertet das Team nicht als Niederlage. Ganz im Gegenteil. Bei drei Rennen konnten schon Führungskilometer gesammelt werden, auf dem Red Bull Ring sogar mit beiden Fahrern." Mit Puffe ist der IDM Superbike-Vize von 2019 an Bord, und Toni Finsterbusch hat sein erstes Rennen 2022, die 1000 Kilometer von Hockenheim, bereits gewonnen. ■



BÖRNER

Toni Finsterbusch (l.) und Julian Puffe wollen gemeinsam angreifen

IDM Superbike

Noderer nun groß

Gabriel Noderer ist mit dem Kiefer Racing Team und auch privat in die Königsklasse aufgestiegen: Der 25-Jährige hat den offenen Führerschein.

Von: **Anke Wieczorek**

Neu-Superbiker Gabriel Noderer hat den großen Motorradführerschein gemacht und darf jetzt auch auf der Straße ungedrosselt am Kabel ziehen. Der 25-jährige BMW S 1000 RR-Fahrer vom Kiefer Racing Team musste sich bei der Prüfung gehörig umstellen. „Eine Fahrstunde war Voraussetzung, dass ich zur Prüfung zugelassen werde. Den Mopedführerschein hatte ich schon. Trotzdem war es gar nicht so leicht. Du musst nämlich mit vier Fingern bremsen, aber auf der Rennstrecke nehme ich nur zwei! Ich musste mich voll konzentrieren, das richtig nach dem Lehrbuch zu machen, sonst lassen sie dich voll durchfallen." Die gute Nachricht: Noderer hat alle Hürden genommen und bestanden. BMW hat ihm eine S 1000 RR zur Verfügung gestellt, die er als Trainingsmotorrad sowie auch privat einsetzen kann. Für die IDM fühlt sich der Bayer aus Thalmässing bereit: „Ich bin körperlich gut drauf und habe viel trainiert. Mit dem Motorrad hatten wir leider nur wenige ergebnisreiche Tage auf der Rennstrecke." ■



NODERER

Gabriel Noderer: Bei Prüfung aufgepasst, offenen Führerschein bestanden

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM/MOTOGP

Der Ducati-Werkspilot Michael Ruben Rinaldi besuchte in Jerez seine Kollegen und schaute sich dabei ausgiebig im MotoGP-Paddock um. Der 26-jährige Italiener war vom Niveau und von der Leistungsdichte der Königsklasse beeindruckt: „Jedes Rennen ist bisher anders ausgegangen, es ist die reinste Freude, sie anzuschauen. Es sind viele Hersteller und Fahrer auf dem gleichen Niveau, es ist wirklich eine großartige Meisterschaft. Ich trainiere zusammen mit Andrea Dovizioso, und wir sind zusammen nach Jerez gereist. Er hat aber derzeit einen schweren Stand, weil er sich auf seinem Motorrad nicht wohlfühlt. Aber ich weiß, was er für ein Talent hat." Derzeit geistert weiter die Möglichkeit vom MotoGP-Test von Toprak Razgatlioglu im Raum. Aber Fahrer, die bislang beide Klassen gefahren sind, sehen es kritisch. „Die Unterschiede im Grenzbereich sind mittlerweile gewaltig, und die MotoGP entfernt sich immer mehr", sagte Ben Spies. „Ich glaube, Toprak würde die Zeit davonlaufen, wenn er sich für einen Umstieg entscheidet."

ENDURANCE-WM

Nach seinem Podestplatz bei seinem Debüt bei F.C.C.-TSR-Honda will Gino Rea sich besonders gründlich auf die 24 Stunden von Spa am ersten Juni-Wochenende vorbereiten: „Le Mans war ein großartiger Start mit dem Team. Es war ein hartes Rennen, und wir hatten bereits eine Minute Vorsprung auf den Nächsten, als die Dinge anfingen, aus dem Ruder zu geraten und ich in einen Sturz verwickelt wurde. Da konnten wir von Glück reden, dass wir noch aufs Podest fahren konnten. Das war ein sehr positiver Anfang für diese Saison. Ich denke, wir haben unser Potenzial gezeigt, und ich rechne noch mit weiteren guten Resultaten in dieser Saison."



Finale: Bartosz Zmarzlik vor Thomsen, Janowski, Michelsen

VELDHUIZEN

Polen-Connection

Polen war auch beim GP-Auftakt 2022 in Gorican das Maß der Dinge. Unter neuem Promoter ließen Bartosz Zmarzlik und Maciej Janowski dem dänischen Duo mit Mikkel Michelsen und Anders Thomsen im Finallauf in Kroatien keine Chance.

Von: **Andreas Fahldiek**

Der neue Promoter der Speedway-WM, Discovery Sports Events, kann mit dem Auftakt-Grand-Prix im kroatischen Donji Kraljevec (Gorican) sehr zufrieden sein. Das Milenium Stadion war mit über 7000 Zuschauern fast ausverkauft, und das Rennen wurde mit zunehmender Dauer immer besser. Favorit Bartosz Zmarzlik gewann das Finale mit einem imposanten Start-Ziel-Sieg ähnlich wie in Lauf 15 vor Landsmann Maciej Janowski. Der zweifache Ex-Weltmeister war am Freitagabend noch ein Ekstraliga-Rennen in Grudziadz gefahren und musste knapp 1100 Kilometer bis zum Beginn des Trainings am Samstagmittag bewältigen. Er fühlte sich müde, konnte aber das Qualifying gewinnen. Zmarzlik kam anfangs mit der Bahn nicht so gut zurecht: „Besonders die Kurven waren zuerst zu eng für mich“, so der Gorzow-Star.

Nach seinem Auftaktsieg gab es, wie er sagte, kleinere Probleme, aber er fand zum Ende des Rennens das richtige Setup. Der Pole ist seinen Konkurrenten einfach noch eine Klasse voraus.

Janowski, nur Neunter im Qualifying, fuhr ebenfalls ein starkes Rennen. Das ist auch in Zukunft wichtig, denn der GP braucht einen starken Janowski mit konstanten Leistungen.

Lambert stark verbessert

„Heute habe ich mich von Anfang an wohlgefühlt, weil ich schnell die richtige Abstimmung gefunden habe. Aber ich machte einige Fehler zum Ende des Rennens“, so der letztjährige WM-Vierte. Auch Robert Lambert zeigte sich stark verbessert und überraschte zu Beginn mit zwei eindrucksvollen Laufsiegen. Danach baute er ab. Er war unzufrieden, weil er sein erklärtes Ziel, das Halbfinale, nicht erreicht hatte.

Die Dänen präsentierten sich mit guten Ergebnissen. Besonders Anders Thomsen zeigte sich mit seiner zweiten Finalteilnahme zufrieden: „75 Prozent liegt der Erfolg an der Maschine. Mein Ziel war das Erreichen des Semifinals.“ Michelsen stürzte im Endlauf eingangs der Startkurve: „Ich bin froh, dass ich vom Schiedsrichter zum Rerun zugelassen wurde. Es war eine lange Nacht. Manchmal mit schwierigen Konditionen ... und dann noch die Nerven“, kommentierte der Europameister.

Patryk Dudek hat sich seine Rückkehr in den GP anders vorgestellt. „Ich fand nie die richtige Abstimmung“, sagte der Vizeweltmeister von 2017.

Der große Verlierer des Abends aber war Tai Woffinden. Der Brite kam über ein 0-3-0-1-1 nicht hinaus. „Wir probierten einige neue Dinge. Aber wir fanden nicht wirklich ein gutes Setup“, so Woffinden. ■

SPEEDWAY-WM

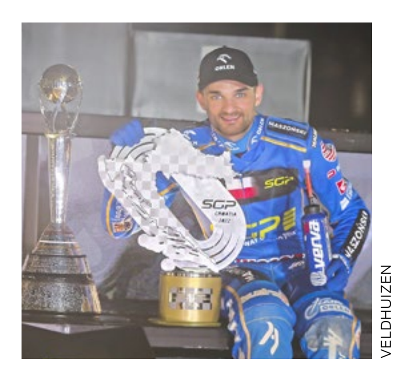
Gorican (HR), 30. April

1.	Bartosz Zmarzlik (PL)	18 Punkte
2.	Maciej Janowski (PL)	17
3.	Mikkel Michelsen (DK)	14
4.	Anders Thomsen (DK)	11
5.	Leon Madsen (DK)	12
6.	Matej Zagar (SLO)	10
7.	Robert Lambert (GB)	7
8.	Jason Doyle (AUS)	7
9.	Fredrik Lindgren (S)	6
10.	Martin Vaculik (SK)	6

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 1 von 11 Rennen

1.	Bartosz Zmarzlik	20 Punkte
2.	Maciej Janowski	18
3.	Mikkel Michelsen	16
4.	Anders Thomsen	14
5.	Leon Madsen	12
6.	Matej Zagar	11
7.	Robert Lambert	10
8.	Jason Doyle	9
9.	Fredrik Lindgren	8
10.	Martin Vaculik	7



VELDHUIZEN

Erster GP-Sieger: Bartosz Zmarzlik

NACHRICHTEN

ELI TOMAC CHAMPION

Beim 16. Lauf der US-Supercross-Meisterschaft in Denver errang Jason Anderson (Kawasaki) seinen bereits sechsten Saisonsieg. Was aber Tabellenführer Eli Tomac nicht daran hinderte, in seiner Heimat in Colorado die Meisterschaft einzufahren. Dem Yamaha-Star reichte Platz 5 hinter Anderson, Malcolm Stewart (Husqvarna), Marvin Musquin (KTM) und Chase Sexton (Honda), um seinen zweiten Titel nach 2020 endgültig zu sichern. Vor dem Finale in Salt Lake City hat Tomac uneinholbare 35 Punkte Vorsprung; Anderson ist der Vizetitel (64 Punkte vor Stewart) sicher.

KAI HUCKENBECK IM CHALLENGE

Bei der ersten Quali zur Speedway-EM 2022 am Samstag in Stralsund schaffte Kai Huckenbeck souverän die Qualifikation für das EM-Challenge am 18. Juni in Krsko. Der Werlter wurde in einem Dreier-Stechen um den Sieg hinter Bartosz Smektala (PL) Zweiter und ist mit dem Polen, Timo Lahti (FIN) sowie den Dänen Frederik Jakobsen und Rasmus Jensen einer der fünf Qualifikanten. Der 17-jährige Norick Blödorn wurde Achter. Ihm fehlten drei Punkte, um in die Top 5 zu kommen.

BROKSTEDTER HEIMSIEG

Gastgeber Brokstedt gewann am 1. Mai den zweiten Lauf zum Speedway-Team-Cup mit 40 Punkten vor Berghaupten (35), Güstrow (33) und Stralsund (12). Bester Fahrer war der Brokstedter Tobi Busch (14 Punkte).

MEIJER UND HÄRTEL SANDBAHN-SIEGER

Der Niederländer Mika Meijer gewann den Goldenen Helm des ADMV in Lübbenau vor Jörg Tebbe und Ralf Baumann. Zeitgleich beim Sandbahnrennen in Dingolfing siegte Lokalmatador Michael Härtel vor Stephan Katt und dem Tschechen Martin Malek.



WASNER

Simon Längenfelder: Erster GP als GasGas-Werksfahrer, erster MX2-GP-Sieg

Erster Sieg seit Roczen

Das erste Jahr nach Corona brachte für die Motocross-Weltmeisterschaft große Hoffnungen auf eine erfolgreiche und vor allem spannende Rennsaison 2022. Einer der Protagonisten im Kampf um die Plätze an der Sonne ist der erst 18-jährige GasGas-Werkspilot Simon Längenfelder.

Von: **Frank Quatember**

Der Teenager aus Oberfranken ist eine der Überraschungen der laufenden WM-Saison und sorgte mit dem ersten MX2-Tagessieg seit Ken Roczen in Matterley Basin für hohe Erwartungen und Begeisterung unter den Fans. Beim WM-Auftakt in England gelang Simon mit drei Starts, dreimal Holeshot und drei Laufsiegen das perfekte Wochenende. Als das Gatter zum ersten Finallauf fiel, hatte die Konkurrenz um KTM-Star Tom Vialle und den belgischen Titelfavoriten Jago Geerts (Yamaha) das Nachsehen und Längenfelder feierte einen beeindruckenden Start-Ziel-Sieg.

Der Druck auf ihn im zweiten Umlauf war enorm, doch irgendwie gelang es dem Deutschen, mit Glück und Geschick in Führung zu bleiben bis zum Zielsprung. Längenfelder: „Ich habe mein Letztes gegeben und auch versucht, auf dieser Strecke Fehler zu vermeiden, weil das immer mit hohem Zeitverlust verbunden war. Ich wäre sicher lieber vornweg gefahren. Der Downhillstart und die lange Startgerade kamen mir entgegen, und auch die Strecke war unseren Trainingsstrecken bei Rom ähnlich."

Der Triumph in England bedeutete nicht weniger als den ersten Sieg eines deutschen Piloten in der MX2-Klasse, seit Ken Roczen im August 2011 ebenfalls in Matterley Basin triumphierte.

> „Es war das beste Gefühl, das es gibt. Das zu schaffen, was man sich immer erträumt hat."
>
> Simon Längenfelder

„Es war ein geiles Gefühl, sehr emotional", erinnerte sich Längenfelder ergriffen. „Das beste Gefühl, was es gibt. Man hat das geschafft, was man sich immer erträumt hat. Ich konnte den Pokal kaum halten, der war riesig und aus Stahl. Er steht auch noch im Truck."

Unterbau EMX-Klassen

„Als ich das Red Plate bekam, habe ich ‚Tutto Rosso' geschrien, da war ich echt außer mir vor Freude. Da haben sich natürlich alle gefreut wie Bolle. Nach dem Sieg waren wir alle zusammen essen, die Stimmung war super."

Einer der Gründe für den sportlichen Aufschwung in beiden WM-Klassen in den letzten Jahren ist der Unterbau mit den zwei EMX-Klassen 125 und 250. Die Meldelisten für die Junioren sind prall gefüllt, die große Bühne der Motocross-Weltmeisterschaft sorgt für viel Bewegung rund um Teams und Hersteller im Fahrerlager. Das wiederum bringt mehr Konkurrenz mit sich. Das Niveau in den Kategorien MX2 und MXGP steigt kontinuierlich Jahr für Jahr.

Dieses Pyramidensystem hat auch Simon Längenfelder erfolgreich durchlaufen. Doch woher kommt das neue deutsche Riesentalent? Mit fünf Jahren begann der in Regnitzlosau unweit von Hof geborene Bub mit dem Motocrossfahren. Los ging es auf einer luftgekühlten 50er-KTM, und die ersten Erfolge stellten sich auch rasch ein. Mit dem 65er- und 85er-Motorrad sammelte Simon Titel wie „Coup de l'Avenir" in Belgien oder die Deutsche Meisterschaft. 2019


WASNER



Simon Längenfelder

Geburtstag: 27. März 2004
Geburtsort: Hof (D)
Herkunftsland: Deutschland
Team: Red Bull GasGas Factory Racing

KARRIERE
2019: ADAC MX Junior Cup 125 ccm, Platz 1
2019: EMX 125, Platz 3
2020: MX2-WM, Platz 30
2021: MX2-WM, Platz 10
2022: MX2-WM, derzeit Platz 3 (181 Punkte)

wurde er ADAC Juniorcup-Champion und fuhr im gleichen Jahr in der 125er EMX-Serie auf Rang 3. Von da aus wechselte Längenfelder direkt zum Kölner Justin Amian in dessen MX2-Team, das 2020 zum Werksteam der spanischen Marke GasGas wurde. Wie durch ein Wunder ergab sich ein Jahr darauf die Chance, in das neu formierte GasGas-Team der legendären De-Carli-Familie zu wechseln, was Simon nach kurzem Zögern auch tat.

Danach hat sich das Leben des Teenagers grundlegend geändert. Längenfelder zog von Köln nach Rom, spricht inzwischen gut italienisch mit seinen Teamkollegen Mattia Guadagnini (125 ccm Welt- und Europameister) sowie dem Spanier Jorge Prado, zweimaliger MX2-Weltmeister. Sein Mechaniker Antonio Barberio ist durch die Arbeit für Superstar Cairoli bekannt. Simon Längenfelder kommt aus einem Haushalt, wo Recht und Ordnung eine große Rolle spielen. „Ich bin ein Einzelkind, und meine Eltern sind beide im bayerischen Polizeidienst“, lacht der MX2-Pilot. „Mama ist Ermittlerin und Dad organisiert Abschiebungen. Ansonsten hat keiner in meiner Familie mit Motocross zu tun. Mum und Dad kommen aber zu fast allen Rennen, und auch meine Freundin Malin sehe ich öfter. Sie hat zurzeit Online-Uni und wohnt mit mir zusammen im Apartment.“

Noch ohne Führerschein

„Ich habe noch keinen Führerschein, also müssen mich Mattia oder Malin zum Training mitnehmen. Und zwar mit meinem Fiat Ducato, den habe ich nämlich schon mal gekauft“, sagt er.

Eine der Säulen des Erfolgs sind zweifellos die beiden italienischen Teambesitzer Claudio und sein Sohn David de Carli. Seit etlichen Jahren sammelte das Duo De Carli als KTM-Werksteam die Pokale. Sieben WM-Titel für die Mattighofener bis heute stehen auf der Agenda. Antonio Cairoli und Jorge Prado wurden zu Weltmeistern und Superstars. Im neuen GasGas-Team ist Längenfelder längst voll integriert, das System „La Familia“ funktionierte bestens. Teamchef David de Carli weiß, was er an Simon Längenfelder hat: „Er ist ein total offener Mensch, das schätzen wir sehr im Team. Er ist sehr wissbegierig, möchte von uns lernen. Er trainiert sehr diszipliniert und befolgt sämtliche Anweisungen. Davon war ich wirklich überrascht. Simon ist schon jetzt Teil der Familie. Für einen 18-Jährigen ist es nicht einfach, die Heimat zu verlassen und nach Italien zu gehen.“

Es ist nicht selbstverständlich, dass die De Carlis einen deutschen Fahrer verpflichten. „Ich sah ihn in Lommel mit der 125er, und ich war sehr überrascht von seinem Fahrstil“, erinnert sich De Carli junior. „Nun hatten wir vergangene Saison die Möglichkeit, einen weiteren 250er-Piloten zu verpflichten, und gemeinsam mit Pit Beirer haben wir uns für ihn entschieden. Auch Tony Cairoli, der mit ihm arbeitet, meinte, er wäre einer der besten Fahrer, die er je gesehen hätte. Ich persönlich mag Simon, er ist ein guter Junge und ein großes Talent. Er ist auch nicht typisch deutsch etwas verschlossen, sondern er ist sehr offen. Das einzige Problem haben wir damit, seinem Namen zu schreiben.“

Natürlich kommt der Erfolg nicht von Gottes Gnaden. Längenfelder über seinen steinigen Weg: „Als ich beim Werksteam unterschrieb, habe ich die Schule abgebrochen. Ich konzentriere mich jetzt voll auf meine Karriere. Es heißt nicht umsonst Profi, es ist halt dein Leben. Ich war noch nie in meinem Leben feiern. Mir fehlt aber eigentlich nichts.“

Beim Heimrennen in Mantova, dem zweiten WM-Lauf in Italien, bekam der Franke die Schattenseiten des Sports aufgezeigt. In der wie immer heiß umkämpften Qualifikation räumte Weltmeister Tom Vialle den Deutschen rustikal ab, und Simon erlitt eine schmerzhafte Prellung. Unbeeindruckt davon fuhr Längenfelder in Lauf 1 vom schlechten Startplatz aus zunächst auf Rang 7.

Der zweite Lauf wurde spektakulär. Bis zur Rennhälfte fuhr der GasGas-Pilot unauffällig, musste sogar einmal zu Boden. Ab Runde 10 legte Längenfelder den Turbo ein, flog mit einem unglaublichen Speed an etlichen Kontrahenten vorbei und passierte kurz vor dem Zielsprung mit einem harten Manöver den bis dahin zweitplatzierten Niederländer Kay de Wolf. Danach kam es zu sehr emotionalen Szenen im Paddock. Tränenreich wurde in der Familie der Sieg gefeiert, mittendrin auch der neunmalige Weltmeister Tony Cairoli, der als eine Art Mentor und Coach im Team fungiert. Mittlerweile sind sechs von 20 WM-Läufen gefahren, und die Euphorie um Längenfelder hat sich gelegt, alles ist etwas ruhiger geworden. Ganz normal für einen gerade mal 18-jährigen Burschen in seiner zweiten kompletten WM-Saison. Stürze und Verletzungen in Argentinien und Portugal sorgten für Verunsicherung beim deutschen Jungstar, der im Moment darum kämpft, wieder in die Erfolgsspur zu kommen. Noch liegt Simon auf WM-Rang 3 gesamt, doch die Luft wird dünn.

„Die letzten Rennen verliefen nicht nach Plan“, fasste er die GP Rennen Nummer 3 bis 6 lakonisch zusammen. „Ab und zu schlecht gefahren, ab und zu ein paar Fehler gehabt. Hingefallen, es war immer irgendetwas. Trotzdem, es ist noch eine lange Saison. Ich bin fit. Es kann nur noch besser werden.“ ■


WASNER

Bodenständig, erfolgsorientiert: der 18-jährige Längenfelder



WASNER

#516: An den Anblick von hinten muss sich die Konkurrenz gewöhnen

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

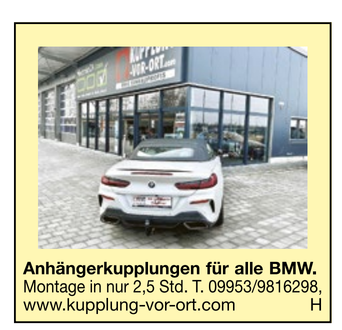


BMW



440i Gran Coupé, 54000 km, 12/2017, 240 kW (326 PS), Luxury Line, Leder, Head Up, LED, 8 x LMR 18", VB 36.000,- €. 83607 Holzkirchen, Tel. 08024/4659868

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58320



Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H



2002 BMW Z8, erst 56748 km, sehr gepflegter Zustand, € 217.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, www.cargold-collection.com H

M8 Cabrio, Sondermod. 2021, Vollausst., Garantie 10/2026, orig. nur 942 km, NP 196.850 € jetzt 149.900,-€. T. 0152/29362733

Ferrari



1972 Ferrari 246 GT Dino, über 30 Jahre in Sammlerhand, stets gewartet und gepflegt, € 335.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH Tel. 02402/768989 H



Ferrari 599 GTB Fiorano, 1. Hand, deutsches Fahrzeug! Neuwertig! Erst 24436 km! € 169.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, www.cargold-collection.com, Tel. 040/25335000 H

Ford



2004 Ford GT, über 800 PS! Heffner Umbau! Whipple Supercharger, € 427.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Jaguar



1962 Jaguar E-Type, Serie I Roadster 3.8, vollrestauriert, wunderschön, Preis VS. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

Arden

Suche original Arden Jaguar Fahrzeuge mit ZF-Getriebe, auch perfekte Japan Importe. englishcars@gmx.de H

Lamborghini

Suche Aventador Roadster, wenig km, Euro 6. Tel. 0162/3490888



Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Maserati



1968 Maserati Ghibli 4.7 Automatic, absolut authentisch und vollrestauriert, P.O.A. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Mercedes



www.varex.com

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, T. 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58311

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H



Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, z.B. SL - SLK - alle AMG - Smart. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

Auflösung einer privaten Sammlung. MB Pagoden/MB 3.5. Cabrio; Porsche 993 Turbo; AH 3000 MK II; MB SL 60 AMG etc. Fahrzeugliste anfordern unter E-Mail: carcollection@web.de



GLC 63 AMG S Coupé, EZ 12/2018, 59936 km, 375 kW (510 PS), Drivers ILS Comand Memo u.v.m., 72.966,- € (MwSt. awb.) Emil Frey Kassel/Göttingen GmbH, Sandershäuserstr. 110, 34123 Kassel, Tel. 0561/5000900, www.mercedes-benz-emilfrey-kasselgoettingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58322

www.Rennsportshop.com

Porsche



996 Turbo Cabrio Exclusive, 2. Hd., Note 1, 73.000 km, Sleeper 650 PS, unfallfr., Wertanlage, VB 99.600,– €. 0911/97458489



100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, T. 08141/512470 H





Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H





www.berlin-tuning.com H

Tesla



Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H



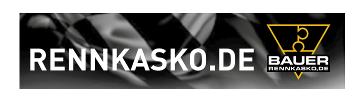


Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen für Vertriebspartner im Bereich sauberes Wasser und reine Luft! 168@bestwater.de, Tel. 01523/3752139 H



Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H





Paigo GmbH, Deutschlands schnellste und günstigste Motorsportversicherung. Tel. 0049 5246/9052120, www.paigo.com H





MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.-Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 21/22

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________________

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❑ auto motor und sport € 4,50
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

Name / Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



HOCH-ZWEI

Nach einer Motoren-Panne beim Reifentest in Imola wurde Ferrari-Pilot Carlos Sainz vom Lambo-Safety-Car chauffiert

Ja zu mehr Bio-Sprit

Zum GT-Masters-Benzin MSa 20/2022

Im Kommentar zum neuen Sprit des GT-Masters trifft Frau Leppert den Nagel voll auf den Kopf! Ich wundere mich nur, warum von Seiten der Mineralölkonzerne so wenig in dieser Richtung unternommen wird, um das für die Straße umzusetzen und das Tankstellennetz zu erhalten. Sicher lassen sich alte Motoren nicht anpassen. Doch Neuwagen wären deutlich günstiger als die entsprechende E-Variante.

Michael Thomae
D-32427 Minden

Mittelfeld-Niveau

Zur Leistung von Hamilton MSa 20/2022

Es ist sehr spannend zu lesen, wie Toto Wolff Lewis Hamilton ob seiner Renn-Performance verteidigt. Fakt ist: Hamilton ist trotz gleichem Material im Vergleich zu Russell wesentlich langsamer. Natürlich liegt das laut Herrn Wolff nicht an Lewis. Aber an wem dann? Haben die beiden unterschiedliche Rennwagen? Fahren sie unterschiedliche Abstimmungen? Hamilton ist in einem Auto, das funktioniert, sauschnell. In einem, das nicht funktioniert, fährt er eben im Mittelfeld. Das ist aber kein 50-Millionen-Euro-Gehalt wert.

Friedrich Gropengießer
D-90522 Oberasbach

Immer in Erinnerung

Zum Imola-Jahrestag MSa 20/2022

Seit 1989 gehöre ich zu eurer Leserschaft. Ich war und bin ein leidenschaftlicher Motorsportfan. Ob MotoGP, SBK-WM, Rallyesport, NASCAR oder Formel 1, ich verschlinge Eure Zeitschrift genüsslich. An das schwarze Wochenende 1994 erinnere ich mich noch genau, und deshalb möchte mich hier auf diesem Weg einmal bei einem immer wieder in Erinnerung bringenden Hr. Rudolf Ratzenberger bedanken. Es ist immer wieder schön, von Ihnen hier in den Leserbriefen zu hören und das Gedenken an diese beiden großartigen Motorsportler hochzuhalten. Bleiben Sie gesund und munter!

Bernd Haußmann
D-73240 Wendlingen

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

Termine

TV-Programm

Freitag, 06. Mai		
20.15	Formel 1 Miami, 1. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
23.15	Formel 1 Miami, 2. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
ab 23.25	Formel 1 Miami, 1. & 2. Fr. Training (Aufz.)	Servus TV A**
Samstag, 07. Mai		
12.30	Sportwagen-WM Spa, Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
15.05	W Series Miami, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
18.45	Formel 1 Miami, 3. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
20.25	W Series Miami, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
20.15	Formel 1 Miami, 3. Freies Training (Aufz.)	Servus TV A**
21.30	Formel 1 Miami, Qualifying **LIVE**	Sky*/Serv. A**
21.55	Formel 1 Miami, Qualifying **LIVE**	SRF info
Sonntag, 08. Mai		
13.00	WTCR Pau-Ville, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
16.30	W Series Miami, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
17.00	WTCR Pau-Ville, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
18.00	ETCR Pau-Ville, Finaltag (teilw. **LIVE**)	Eurosport 1
19.30	WTCR Pau-Ville, Highlights	Eurosport 1
20.00	Formel 1 Miami, Vorber. & Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
20.15	Formel 1 Miami, Vorber. & Rennen **LIVE**	Servus TV A**
20.50	Formel 1 Miami, Qualifying **LIVE**	SRF 2
21.00	NASCAR Cup Series, Darlington **LIVE**	Motorvision TV*
ab 23.40	Formel 1 Miami, Talk & Rennen (Aufz.)	ORF 1

Livestream/Internet

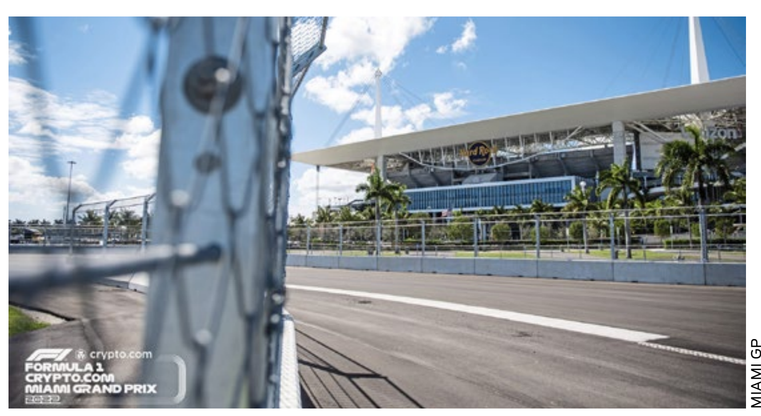
Freitag, 06. Mai		
ca. 17.15	Porsche Carrera Cup Spa, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
Samstag, 07. Mai		
ca. 10.15	Hockenheim Historic, der Samstag **LIVE** www.hockenheim-historic.de/live	
ca. 10.50	Porsche Carrera Cup Spa, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
ab 16.10	IDM Lausitzring, der Samstag **LIVE**	www.idm.de
ca. 18.00	24h Qualifiers, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
Sonntag, 08. Mai		
ca. 09.05	Hockenheim Historic, der Sonntag **LIVE** www.hockenheim-historic.de/live	
ab 10.55	JuniorGP Estoril, alle Rennen **LIVE**	YouTube
ab 11.00	IDM Lausitzring, der Sonntag **LIVE**	www.idm.de
ca. 13.30	24h Qualifiers, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
14.00	Drift-EM Mondello Park, Finale **LIVE**	redbull.tv

*kostenpflichtig **nur in Österreich

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
06./07.05.	Dt. Rallye-Meisterschaft (DRM), Sulingen	D
06.–08.05.	NASCAR Truck/Xfinity/Cup, Darlington	USA
07.05.	Sportwagen-WM, Spa (+ Carrera Cup)	B
07./08.05.	24h Qualifiers/RCN/GLP, Nürburgring	D
07./08.05.	Hockenheim Historic (Clark Revival), Hockenheim	D
08.05.	Formel 1, Miami (+ W Series)	USA
08.05.	Tourenwagen/WTCR, Pau-Ville (+ ETCR)	F
08.05.	Drift Masters (Drift-EM), Mondello Park	IRL
Motorrad		
07.05.	Speedway-U21-WM-Quali, div. Rennen	LV/S/SLO
07.05.	Speedway-EM-Quali, Debrecen	H
07.05.	US-Supercross, Salt Lake City	USA
07.05.	Speedway, Moorwinkelsdamm	D
07./08.05.	Enduro-WM, Lalín	E
07./08.05.	Int. Dt. Motorrad-Meisterschaft (IDM), Lausitzring	D
08.05.	Motocross-WM, Maggiora	I
08.05.	Supermoto-WM, Alcarras	E
08.05.	JuniorGP/Moto2-EM/ETC, Estoril	P

Vorschau



MIAMI GP

Formel 1 – Grand Prix von Miami: Die Königsklasse betritt Neuland in Florida



TOYOTA

WEC in Spa-Francorchamps: Prototypen-Action auf der Ardennen-Achterbahn



WTCR

WTCR in Pau-Ville: Stadtkurs-Action zum Auftakt des Tourenwagen-Weltcups



EISELE

IDM: Mit Spannung erwarteter Auftakt auf dem Lausitzring – mit Zuschauern


Ein Sonderheft von FLUG REVUE aerokurier Klassiker
INSIDE
Die TOP GUN Story
Hintergründe zu den Filmen
- Flugzeuge im Porträt
- Interviews mit Piloten und Schauspielern
- Einblicke in die echte Topgun-Schule
- Fakten zum Flugbetrieb der US Navy
- Mega-Gewinnspiel
MAVERICK
Jetzt Heft vorbestellen und
TOP GUN-Jacke gewinnen
Alle Infos unter www.flugrevue.de/topgun